

1588  
La Roque

SUND -

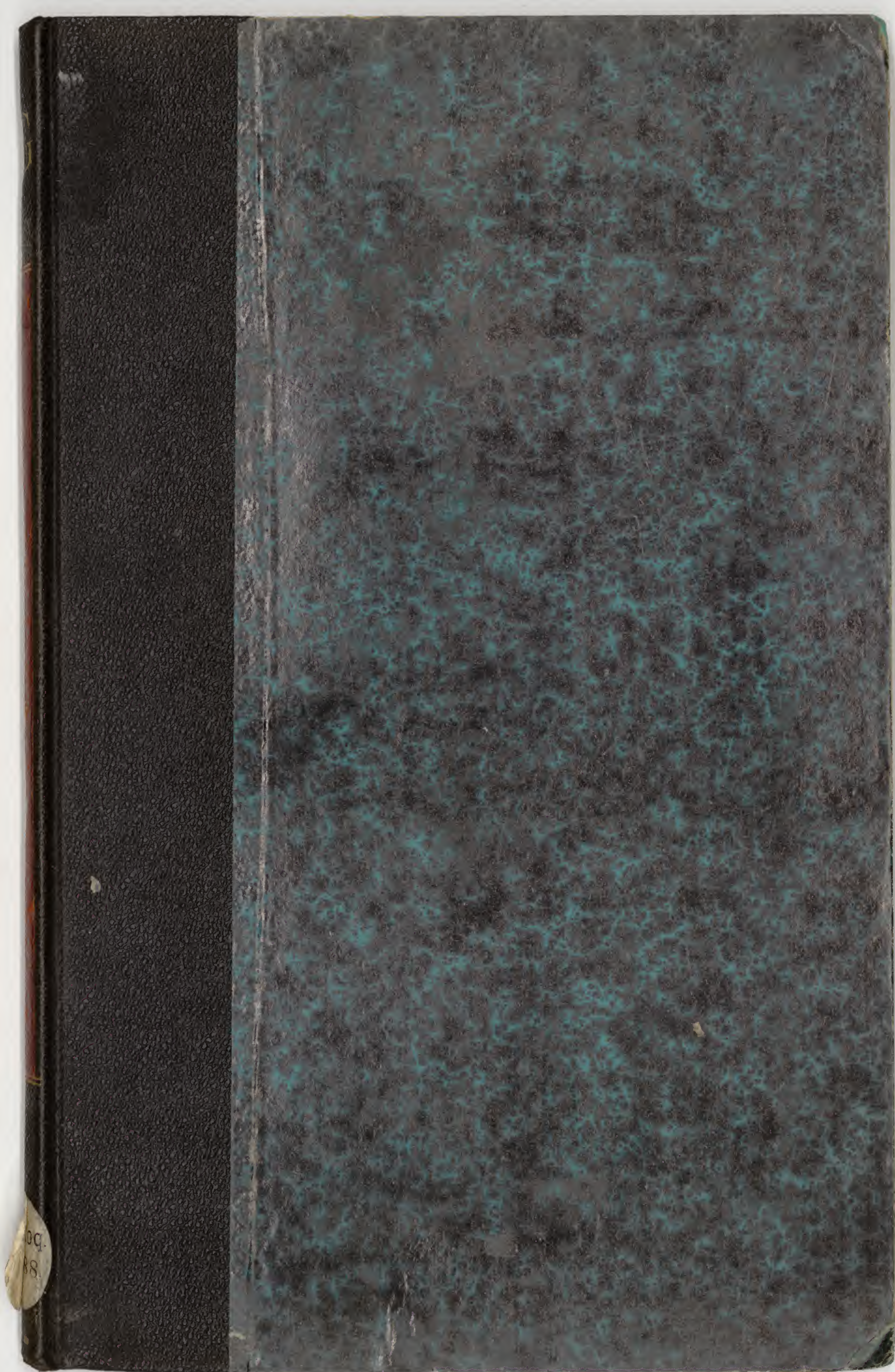
PÉLAGES ET

DRÔITIS

SS







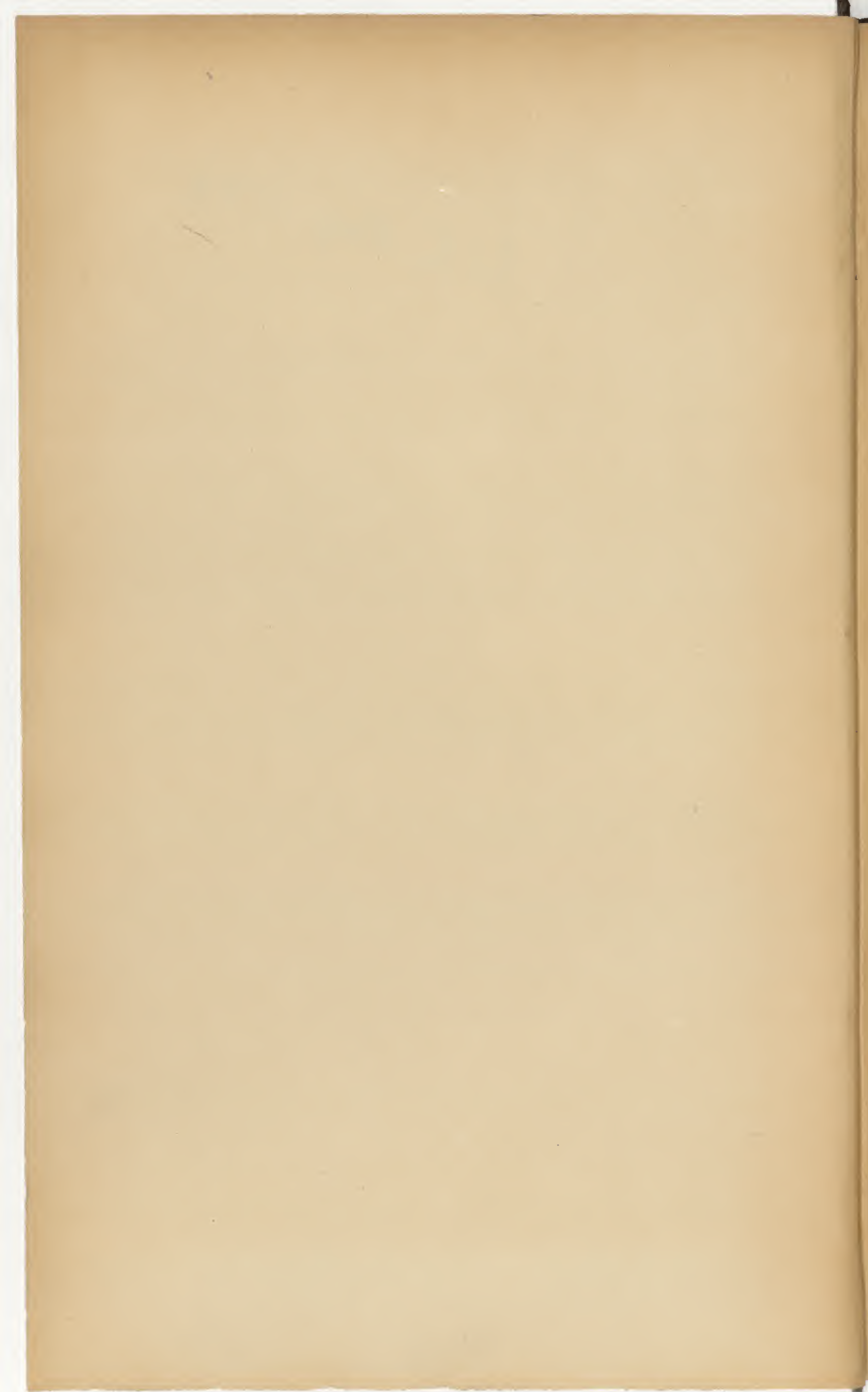


3.633

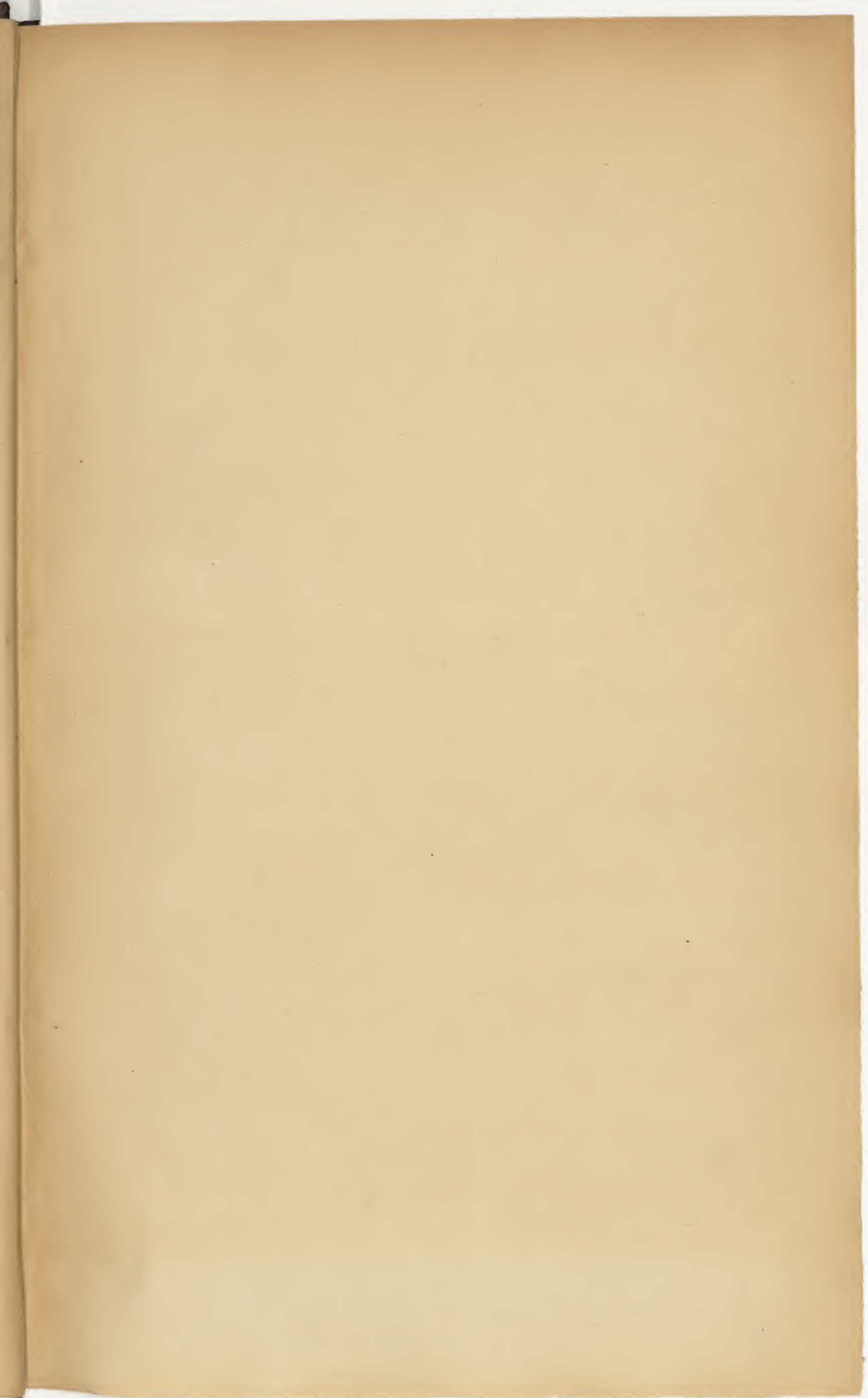


So La Reg. 1588.















Réponse  
au  
"Mémoire à consulter sur le péage du Sund"  
remis  
au nom du Gouvernement Suédois

Le mémoire à consulter sur le péage du Sund, que le Gouvernement Suédois a fait remettre en son nom au Gouvernement Danois, commence par un exposé historique de l'origine & du développement de ce péage. Il paraît superflu d'examiner et de rectifier ici cet exposé ainsi que les conséquences qui en ont été tirées, un tel examen étant hors de connexion avec la nature des rapports de commerce et de navigation de la Suède à la douane du Sund, qui diffèrent fondamentalement de ceux de toute autre puissance étrangère à cette douane. Toutes les autres puissances ont trouvé le péage du Sund comme un fait existant, aussi ancien que l'histoire, qui plus tard a été réglé et sanctionné de la manière la plus solennelle par une série non interrompue de traités. La Suède en revanche, par des traités antérieurs & plus particulièrement par les traités de paix de 1658 & de 1660, avait obtenu pour son commerce et sa navigation un affranchissement complet des droits du Sund & des Belts, et Elle demeurera en jouissance de





et affranchissement jusqu'à ce que cet état de choses  
 fût changé par le traité de paix de 1720. Le commerce  
 & la navigation de la Suède, de libres qu'ils étaient,  
 passèrent, en vertu de l'Article 9 de ce traité à être  
 soumis au paiement des Droits du Sund & des Belts,  
 de la même manière que les Anglais & Hollandais, ou  
 toute autre nation qui était, ou serait désormais traitée  
 le plus favorablement à cet égard. — Cet Article, dont une  
 copie se trouve parmi les pièces justificatives sub Litr. A,  
 est par conséquent le fondement de l'obligation de la Suède  
 d'acquiescer les droits du Sund et des Belts. L'Article même  
 proclame que la Suède s'est chargée de cette obligation en  
 considération de la restitution des conquêtes faites par le  
 Danemarck sur la Suède, durant la guerre précédente, ou,  
 ainsi que le disent les Articles 7 et 8, du duché de Bornéranie  
 jusqu'à la rivière de Tcherné, de la ville & forteresse de  
 Stralsund avec la principauté & l'île de Rugen, de la  
 ville & forteresse de Marstrand avec quelques autres îles  
 Suédoises, & de la ville de Wismar. C'est donc à titre  
 onéreux que le Danemarck a acquis le droit de percevoir  
 la redevance du Sund et des Belts sur le commerce & la  
 navigation Suédoise, et le Danemarck possède ce droit  
 absolument de la même manière & avec une compétence  
 tout aussi parfaite que la Suède a possédée plus tard ces  
 conquêtes rétro cédées, ou qu'elle possède encore, à l'heure  
 qu'il est, p. e. Marstrand ou les anciennes provinces  
 Danoises de l'autre côté du Sund, qu'elle a acquises par  
 les traités de paix antérieurs. La Suède ayant ainsi  
 reçu une indemnité complète pour se charger de l'obligation  
 de payer les droits du Sund & des Belts, Elle n'est pas plus  
 autorisée à exiger, que le Danemarck n'est obligé à souffrir,  
 que cette obligation soit interprétée d'une manière  
 particulièrement en faveur de la Suède, ou au-delà de  
 ce que prescrit le traité; et la circonstance que la Suède,  
 depuis



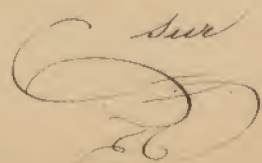
Depuis 1658 a été, et se trouve encore, en possession de l'un des rivages du Sund, ne saurait rien décider sous ce rapport; les traités ne contenant aucune réserve sur ce point, ni aucune allusion qui pourrait justifier l'idée que l'affranchissement de la Suède des droits du Sund eût quelque chose de commun avec sa possession de l'un des rivages du Sund. — La Suède avait obtenu d'être affranchie des droits du Sund même longtemps avant que d'acquiescer la Scanie; ce qui prouve incontestablement que l'affranchissement des droits du Sund ne saurait être considéré comme une conséquence de la possession de la Scanie. — L'Article 6 du traité de paix de 1660 dit expressément, que la Suède n'ose point prélever aucun péage ou droit quelconque dans le Sund, ni par suite des 3500 Rld. que le Danemark paye annuellement pour l'entretien des fanaux Suédois entre Skagen & Falsterbo, ni sous quelque autre prétexte que ce soit. —

Le susdit Article 9 du traité de paix des 720 contient d'ailleurs la stipulation expresse, que les sujets Suédois payeront à l'avenir dans le Sund & les deux Belts le péage pour leurs vaisseaux, effets et marchandises, en tout de la même manière que les Anglais et Hollandais, ou autre nation qui est, ou sera désormais traitée par le Roi de Danemark le plus favorablement à cet égard. — Le traité ne prescrit pas de règle particulière ou indépendante pour le traitement des vaisseaux Suédois dans le Sund, et il ne renferme aucun renvoi à ce sujet à quelque autre traité déterminé qui contienne des règles à cet égard, par le traité de 1670 avec l'Angleterre, ou au traité de 1701 avec les Pays-Bas. L'Article 9 du traité des 720, d'après ses propres termes, a reçu son entière & complète exécution, quand le commerce & la navigation de la Suède sont traités absolument comme ceux des Anglais,



(Anglais, des Hollandais ou de toute autre nation favorisée; et la Suède, d'après ce même Article, ne serait en droit de porter de plaintes, que lorsque son commerce & sa navigation fussent traités, généralement ou dans quelque cas particulier, d'une manière moins favorable que ceux de toute autre nation favorisée. Mais ceci n'a jamais eu lieu, ni maintenant ni à aucune époque. Depuis 1720, le mémoire Suédois ne cherche pas même à prouver que tel ait été le cas. La Suède, par conséquent, ne saurait être fondée à s'approprier un traité conclu avec une puissance tierce au sujet de la perception des Droits du Sund, p. e. le traité de 1701 avec les Pays-Bas & de réclamer un traitement d'après ce traité, tel qu'elle-même l'entend et l'interprète.

Tandis que la Suède jouit & doit jouir de toute faveur ou facilité concédée à quelque autre puissance étrangère relativement aux droits du Sund, ce n'est point à la Suède, mais uniquement au Danemarck qu'il appartient, de concert avec la puissance intéressée, d'examiner la validité des traités conclus avec cette puissance, ou de les interpréter; la Suède n'est pas non plus en droit de recuser, seulement pour son compte, l'autorité des réglees et usages suivis, sans interruption, avant et après la conclusion du traité de paix de 1720, pour la perception des droits du Sund. Quant au traité de 1701 avec les provinces unies des Pays-Bas, il est d'abord à observer que ce traité, conclu pour vingt ans, & par conséquent sur le point d'expirer lors de la conclusion du traité de paix de 1720 avec la Suède, ne fut point renouvelé à son expiration. On vit alors, au contraire, des négociations pour la conclusion d'un nouveau traité de commerce, mais ces négociations ayant été continuées pendant plusieurs années sans produire aucun résultat, & le Danemarck & les Pays-Bas n'ayant pu s'entendre

sur  




3

sur plusieurs points, notamment sur les droits de douane à prélever sur les boeufs Suédois & le bois de charpente de Norvège; il s'en suivit, qu'on cessa de part et d'autre de se traiter comme puissance favorisée et les vaisseaux Hollandais durent payer les droits du Sund sur le même pied que ceux de toute autre puissance non-privilegiée. Cet état de choses continua jusqu'au décès du roi Frédéric IV en 1730. Peu après le commencement du règne du roi Christian VI, on tomba d'accord, sans toutefois conclure une convention formelle à cet égard, & sans renouveler le traité de 1701, de traiter réciproquement les vaisseaux Danois & Hollandais comme ceux de la nation la plus favorisée. Depuis il n'a pas été question, entre le Danemarck et les Pays-Bas, du traité de 1701, jusqu'à la conclusion de la déclaration du 10 Juillet 1781, qui cite ledit traité comme étant en vigueur et l'applique aux provinces méridionales, alors nouvellement acquises par le Royaume des Pays-Bas, aussi bien qu'aux anciennes provinces septentrionales; la seule manière dont on a jamais compris cette stipulation, c'est que les provinces méridionales des Pays-Bas fussent traitées à l'avenir comme l'avaient été les provinces septentrionales, mais non pas que celles-ci dussent ainsi, par incident, acquiescer des avantages qui ne leur avaient point été concédés depuis presque un siècle. Aussi le traité de 1701, particulièrement durant l'époque qui suivit son expiration, n'a-t-il pas été considéré comme étant en vigueur et comme établissant la règle du traitement des autres nations favorisées. Les traités de commerce du 23 Août 1742 avec la France et du 19 Octobre 1782 avec la Russie, le prouvent évidemment. Ces deux traités sont les seuls conclus durant cette époque, où il soit question des détails relatifs à la perception des droits du Sund; et il n'y a pas le moindre doute que

Aur  
(E)



leur intention ne fût d'assurer à la France et à la Russie un traitement tout aussi favorable dans le Sund, qu'à toute autre nation que ce soit. L'Article 4 du traité de 1742 avec la France (voyez les pièces justificatives sub Litr. B.) stipule : que les navires Français avec leurs cargaisons ne pourront pas être tenus, dans le Sund et les Belts, de payer de plus grands droits que ceux compris dans le tarif de 1645, pour les marchandises spécifiées dans ce tarif ; "et pour celles qui n'y sont pas spécifiées, ils payeront suivant l'usage, comme les autres nations."

Cet Article renferme par conséquent une reconnaissance complète de droits du Sund perçus d'après les usages. L'Article 7 du traité de 1782 avec la Russie, (voyez Litr. C parmi les pièces justificatives) prescrit, que le Roi de Danemark fera jouir les sujets Russes, pour tous les droits du Sund en général, d'un traitement égal avec les nations les plus favorisées en Danemark, "en ne leur faisant payer s'entend qu'un pour cent pour toutes les marchandises, dont il n'est pas fait mention dans le tarif."

Cet article cite le tarif en vigueur, observé alors comme à présent, mais non pas uniquement le tarif de 1645, dont il n'est pas fait mention dans le traité. Les deux sus-dits articles énoncent & confirment la règle suivie avant et après leur conclusion, pour calculer les droits du Sund. Plusieurs stipulations particulières contenues dans le traité de 1701 ont été observées depuis ce temps jusqu'à l'heure qu'il est, vis-à-vis des Pays Bas, comme vis-à-vis des autres puissances favorisées; mais cela n'autorise point les autres puissances & notamment par la Suède, à proclamer le traité de 1701 comme la règle unique des droits du Sund, & à exiger qu'il soit interprété & exécuté autrement qu'il ne l'a jamais été.

Le résumé historique donné ci-dessus du traité de 1701 démontre déjà suffisamment, qu'il ne saurait être

regardé



7

regardé comme en pleine force, même vis-à-vis Des Pays-Bas; mais l'Article 3 de ce traité, sur lequel le mémoire Suédois fonde principalement son raisonnement, n'a jamais été observé textuellement, même immédiatement après la conclusion du traité. Cet article (f. dont une copie se trouve parmi les pièces justificatives sub Litr. D.) dit, que les marchandises qui ne sont pas spécifiées dans le tarif de 1645, payeront les droits du Sund à raison d'un pour cent de leur valeur au lieu d'où elles viennent; mais malgré ces termes clairs, il n'a jamais été interprété & exécuté autrement que l'Article 7 du traité de 1782 avec la Russie, ou comme s'il avait dit, que seulement les marchandises qui ne sont pas spécifiées dans le tarif usité des droits du Sund & Des Belts, acquitteraient ces droits à raison d'un pour cent de leur valeur. Quoiqu'en dise le mémoire Suédois, le tarif arrêté en 1645 entre le Danemarck & les Pays-Bas, ne contient aucunement une énumération complète de toutes les marchandises qui alors entraient dans le commerce, le tarif lui-même finit au contraire par les mots suivants: "et toutes les cargaisons qui ne sont pas spécifiées dans la liste précédente, seront calculées d'après l'usage commercial & ainsi qu'il a été observé de tout temps;"

"Vid fullen alle Ladningar, som i Norge.  
"funda Lista erist præfiseret, gæves  
"erist en Raiffmans gæbraug Vid als os  
"vov Allers ist observert isomde."

Cette disposition qui se trouve également dans le tarif joint au traité de 1701, se rapporte évidemment à un droit perçu selon les usages sur les marchandises qui n'y sont pas spécifiées.

Les différentes marchandises pourroient en conséquence être divisées, par rapport aux droits du Sund,



Sund, dans les trois classes suivantes:—

1<sup>re</sup> Les marchandises Christianopolitaines, ou celles qui sont énumérées dans le tarif de Christianople de 1645 & qui payent les droits d'après ce tarif.

2<sup>de</sup> Les marchandises spécifiées, c'est à dire celles qui sont spécifiées dans le tarif en vigueur & qui payent les droits prescrits par ce tarif conformément aux usages.

Le tarif de Christianople ayant été incorporé dans ce tarif, on comprend souvent les marchandises de la 1<sup>re</sup> classe dans la présente, et on les appelle en général marchandises désignées (s. brunnula & parer.).

3<sup>de</sup> Les marchandises non-spécifiées, aussi appelées marchandises proprement dites (s. råbmanifåbær.), qui ne sont pas spécifiées dans le tarif usité & par conséquent non plus dans le tarif de Christianople de 1645, sur lesquelles depuis 1701, on perçoit les droits du Sund à raison d'un pour cent de la valeur au lieu d'exportation pour les nations privilégiées, mais à raison de  $\frac{3}{4}$  pour cent pour les nations non-privilégiées.

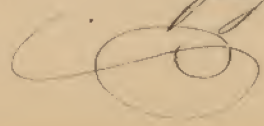
Afin de déterminer à laquelle de ces trois classes les différentes marchandises appartiennent, il suffit de comparer le tarif de Christianople, souvent imprimé, avec le tarif en vigueur des droits du Sund & des Belts, qui a été remis en copie à la Suède & à plusieurs autres puissances. — On pourra ainsi se convaincre que la 3<sup>me</sup> classe de marchandises non-spécifiées, qui acquittent les droits du Sund à raison d'un pour cent, est très-considérable & qu'elle comprend, entre autres, le thé, la porcelaine, la faïence, les glaces, les cristaux & verreries fines, un grand nombre de machines & d'instruments, les livres, les objets d'art & de bijouterie, fins ou non, beaucoup d'objets ouvragés, p. e. les ouvrages faits au tour, vernissés & en laque, de charbon, de carrossier & de ferblantier, les tapisseries etc, enfin un

grand



grand nombre de marchandises de différente espèce.

Quant aux marchandises de la 2<sup>me</sup> classe, il a déjà été dit, qu'elles ne payent point les droits du Sund conformément à l'article 3 du traité de 1701, mais elles les payent à cette heure absolument sur le même pied que ces droits ont depuis lors été constamment acquittés par les Anglais, les Hollandais & les autres nations favorisées & ainsi que le sanctionnent expressément les traités des 1742 & des 1782. On n'y a introduit aucun changement arbitraire, aucune augmentation. Le Danemarck n'a pas prétendu, que ce droit réponde maintenant, ou eût répondu précédemment à un droit d'un pour cent de la valeur, & que par conséquent il devrait être considéré comme en accord avec les dispositions de l'Article 3 du traité de 1701. Ce traité même confirme le tarif de Christianople, qui n'est pas calculé sur la base d'un pour cent de la valeur; et ce qui plus est, il fixe les droits du Sund à percevoir sur les vins, au dernier trente, ou à 3<sup>3</sup> pour cent. Il est vrai que plusieurs marchandises, non spécifiées dans le tarif de Christianople, payent d'après le tarif & les usages en vigueur, un droit au-dessus d'un pour cent; ce que le mémoire Suédois a aussi démontré en plusieurs cas, bien qu'il ne soit point à oublier, que pour faire de pareils calculs avec exactitude, on ne saurait seulement s'en rapporter aux prix très-bas, auxquels on a pu acheter, sous des circonstances particulières, telle ou telle marchandise peut-être encore d'une qualité inférieure; mais il faut calculer d'après le moyen terme des prix ordinaires. D'autre part le même tarif spécifie des marchandises, qui d'après les usages payent au-dessous d'un pour cent de leur valeur, c'est-à-dire, au-dessous de ce qu'ils devraient payer d'après les principes développés dans le mémoire Suédois. Quelques exemples suffiront pour prouver ce fait; c'est ainsi qu'une pièce de toile à voile

paye  




payé. D'après le tarif en vigueur et les usages, 13  $\beta$  Rbl.; & la pièce de toile à voile de Russie coûtant 24 Rbl. & la pièce de toile à voile de Hollande 26 Rbl., les droits ne se montent, pour la première sorte, qu'à  $\frac{31}{48}$  pour cent, & pour la seconde sorte, qu'à  $\frac{29}{48}$  pour cent. Les citrons paient 8  $\beta$  par caisse, ou la caisse à 27 Rbl. 8  $\beta$ ,  $\frac{16}{100}$  pour cent. Le tartre paye 8  $\beta$  par 100 lb., ou  $\frac{32}{100}$  pour cent, les cent livres coûtant 24 Rbl. 42  $\beta$ . La colle de poisson paye 24  $\beta$  par 100 livres, lesquelles coûtent 682 Rbl. 32  $\beta$ ; c'est-à-dire  $\frac{34}{100}$  p. cent etc.

Il ne faut pas plus pour démontrer, que les droits du Sund sont perçus par le Danemark strictement d'après le tarif en vigueur & les usages; que ceux-ci soient favorables ou défavorables aux revenus de la douane du Sund. On les observe si scrupuleusement, que, tandis qu'aucune sorte de marchandise quelconque n'est entièrement affranchie par les traités, on ne prélève dans le Sund & les Belts, uniquement en vertu des usages, aucun droit, de quelle dénomination que ce soit, sur les objets suivants: Des meubles qui ont déjà servi; Des vêtements portés; Des cordages usés; Du bois de chauffage; Du charbon de terre; Des poissons frais (à l'exception des homards & des huîtres); La chaux; La craie; les différentes sortes d'argile (excepté la terre à pipe); les pierres à aiguiser; le granit (Graumau); les pierres servant de poids aux filets des pêcheurs, & l'or & l'argent en barres ou monnayés. De plus c'est uniquement en vertu des usages, mais nullement d'après les stipulations des traités, que les bâtimens Suédois, au-dessous de certaine dimension, jouissent dans le Sund d'une diminution des droits de jarmal & des émolumens casuels (Portlun); ainsi qu'il sera dit plus amplement ci-après. Enfin il y a un article spécifique dans le tarif de Constantinople, les planches Prussiennes ou de Stettin, dont les droits sont fixés par ce tarif à 36 stivers, mais dont on ne prélève, conformément au tarif en usage, que 24 stivers. Le Danemark ne se croit pas autorisé à abolir



abolir, de son propre mouvement, les usages qui subsistent en faveur de la navigation dans le Sund, mais d'autre part on ne saurait regarder le Danemark comme obligé à supprimer les usages en vigueur, qui lui sont favorables.

Le mémoire Suédois dit, que puisque l'Article 9 du traité de paix de 1720 stipule: „que pour l'avenir il n'y „aura aucune distinction de Nations dans le Sund & dans „les deux Belts, la Suède pouvait exiger avec pleine raison, „que ses bâtimens & ses marchandises fussent traités de „la même manière que ceux du Danemark... et par „conséquent tant que la navigation intérieure & toutes „les productions du sol & de l'industrie du Danemark „sont exemptes de tout droit de péage dans le Sund, une „prérogative semblable devrait également revenir à la Suède.

Ce raisonnement est basé sur une double erreur, d'abord quant au sens du traité de 1720 & aussi quant aux rapports de la navigation Danoise au péage du Sund & des Belts. Sans doute que l'Article 9 du traité commence par dire, que la Suède, en considération de la restitution des conquêtes, consent, que pour l'avenir il n'y ait aucune „distinction de nations dans le Sund & les deux Belts.”

Mais il est évident que ceci veut seulement dire, ni plus ni moins, que la Suède, en considération de la restitution des conquêtes, consent à ne plus être la seule nation affranchie des droits du Sund & des Belts et s'engage à les payer désormais comme les autres nations; ou, ainsi que ce même article s'exprime „de la même manière que „les Anglais & Hollandais, ou autre nation qui est ou „sera désormais traitée par le roi de Danemark le plus „favorablement à cet égard.” Il est donc seulement question ici du pavillon d'autres nations, mais nullement du pavillon Danois. Dans les traités de commerce les termes: pavillon de nations amies ou le plus favorisées, ne sont point synonymes avec les termes: pavillon national.



national, cette dernière expression étant manifestement plus ample que la première. — Quant au pavillon Danois, il ne jouit, comme tel, dans le Sund & les Belts d'aucune faveur particulière ou exclusive plutôt que le pavillon d'autre nation favorisée; & sous un point de vue fort important il n'est pas en possession des mêmes avantages, puisqu'il est soumis à la visite, dont les pavillons favorisés sont exemptés. Les bâtimens Danois qui vont d'un port étranger à un autre port étranger, ou qui naviguent entre un port Danois & un port étranger, payent les Droits du Sund absolument comme les bâtimens des nations privilégiées; seulement lorsqu'ils prouvent qu'ils sont chargés de produits Danois, ils n'en payent pas de Droits; mais les bâtimens des nations favorisées jouissent de la même exemption de Droits, lorsqu'ils sont chargés de produits Danois. Même dans la navigation intérieure, d'un port Danois à un autre, les Droits du Sund & des Belts sont perçus sur toutes les marchandises étrangères qui n'ont pas déjà une fois payé ces Droits, ou qui n'ont pas acquitté les Droits d'entrée; mais la même règle s'applique à ces marchandises lorsqu'elles sont transportées par des bâtimens des nations étrangères, admises en vertu des traités de commerce, à prendre part au cabotage. — Le pavillon Danois, par conséquent, ne jouit dans le Sund d'aucune prérogative dont le pavillon Suédois soit exclu.

Le mémoire Suédois, après avoir développé les principes généraux discutés ci-dessus des rapports de la navigation & du commerce Suédois à la Douane du Sund, donne l'énumération de dix-sept prérogatives différentes, qu'il prétend revenir incontestablement à la Suède. — On rendra ici ces prérogatives dans les termes mêmes du mémoire, & on les accompagnera des observations nécessaires.

+ 1<sup>o</sup> Un passage libre pour tous les bâtimens Suédois et toutes les marchandises appartenant à des sujets Suédois



Suédois, sans exception."

ad 1<sup>o</sup> Si le sens des termes un libre passage n'est pas de réclamer un passage libre de droits & de charges, mais seulement d'établir qu'on n'est pas autorisé à fermer arbitrairement le passage aux bâtimens Suédois & aux marchandises appartenant à des sujets Suédois, cette demande est parfaitement fondée; aussi le Danemark n'a-t-il jamais songé, ni ne songe-t-il à mettre à l'avenir des entraves au libre passage des bâtimens & des marchandises Suédois par le Sund ou la Meuse.

2<sup>o</sup> Le mode suivant de paiement à la douane (tant que le traité de 1701 entre le Danemark & les Pays-Bas subsiste & qu'il n'a point été accordé de plus grand avantage à d'autres nations;) savoir:

"a, tous les articles et marchandises stipulés dans le tarif de Christianople payeront le droit d'après le principe d'évaluation littéralement fixé dans ce tarif, toutefois de manière à ce que pour les vins de Nantes, de Bordeaux & d'Espagne, on conservera le système d'estimation établi dans le tarif de 1701, & que conformément au 2<sup>me</sup> (6<sup>me</sup>) article du traité de 1782 entre la Russie & le Danemark, on ne payera que 8 Stivers ou 6 de Rixdaler pour 10 Pouds de feuilles de tabac russe ou d'Ukraine, & 12 Stivers pour un laste de 12 tonneaux de cendre de Riga (Védasse)."

"b, toutes les marchandises & articles non spécifiés dans le tarif susmentionné payeront un pour cent de leur valeur dans l'endroit de leur origine."

ad 2 On observe rigoureusement les stipulations du tarif de Christianople qui, ainsi qu'il est dit, a été incorporé dans le tarif en usage & dans aucun cas on ne préleve de droits plus forts que ceux que ce tarif sanctionne. La Suède d'ailleurs participe à toutes les diminutions de droits qui ont été introduites en vertu des traités, tels que par le traité de 1782 avec la Russie, ou d'après d'autres

arrangements



arrangement avec des puissances étrangères, p. e. à la diminution des droits à prélever sur le fil de coton, le lin, la farine de froment etc... Si la Suède pense qu'on ne saurait en aucun cas lui appliquer les droits perçus sur les marchandises dites spécifiées, en vertu des usages, il suffit de renvoyer à ce qui a été dit ci-dessus à cet égard, & l'on verra que l'abolition de tous les usages placerait la navigation & le commerce Suédois dans une position tout-à-fait exceptionnelle & différente de celle des autres puissances, & dans des rapports tantôt plus favorables, tantôt moins favorables, que ceux qui subsistent depuis 1720; Tandis que le traité de paix de cette année stipule expressément, que la Suède sera traitée dans le Sund comme les Anglais, les Hollandais ou toute autre puissance plus favorisée.

3.<sup>e</sup> Dans le cas où le susdit traité de 1701 viendrait à être annulé, sans qu'une nouvelle convention fût conclue entre le Danemarck & les Pays-Bas, & que du reste aucune autre nation ne jouisse à cette époque de plus grands avantages, le droit d'entrer alors en jouissance des privilèges accordés aux Pays-Bas par le traité de Spire, privilèges qui leur étaient assurés en pareil cas par l'article 2 du traité de Christianople (p. e. est à dire de ne payer au plus que les droits de douane stipulés dans le tarif de 1558).

ad 3.<sup>e</sup> Le traité de 1720 ne prescrit point que la navigation & le commerce Suédois soient traités dans le Sund & les Beltes conformément au traité de 1701, ou conformément à tel ou tel autre traité; et tant qu'ils ne sont pas traités plus défavorablement que ceux des Pays-Bas, ce ne saurait concerner la Suède, si le traité de 1701 est expiré, ou non, et si une autre convention a été, ou sera conclue à cet égard entre le Danemarck & les Pays-Bas. La Suède n'aura de titres valables à réclamer le traitement d'après le traité de Spire, que lorsque les Pays-Bas ou toute autre nation amie auront obtenu un

traitement



traitement pareil.

4<sup>e</sup> Exemption de tout droit de douane & de hausse ou  
 „ augmentation supplémentaire, de quelque nom que ce  
 „ puisse être, en sus de ce qui se trouve stipulé par le  
 „ traité, autres que ceux de fan aux & de phares, de casuel, &  
 „ de rétribution pour l'expédition hors des temps fixés?.

<sup>ad 4<sup>e</sup></sup> Les bâtimens Suédois ne payent aucunement  
 des droits ou des rétributions plus forts que ceux que payent  
 les bâtimens des autres nations favorisées; & les bâtimens  
 Suédois au dessous de certaines dimensions sont même  
 particulièrement favorisés par les usages en vigueur, qui  
 s'expliquent par la circonstance, qu'on ne saurait présumer,  
 que des bâtimens d'un si faible port & qui appartiennent  
 à d'autres puissances étrangères, pourraient fréquenter le  
 Sund. Les droits de fanal sont fixés, par le traité du  
 12<sup>e</sup> Février 1647 entre le Danemarck & les Pays Bas, à 4 Rd.  
 Specier, pour chaque bâtiment chargé, & à 2 Rd. Specier,  
 pour chaque bâtiment sur son lest; les bâtimens Suédois,  
 sans égard à leur grandeur, seraient par conséquent  
 passibles de ces droits; mais d'après une disposition sanctionnée  
 uniquement par les usages & aucunement prescrite par  
 les traités, les embarcations Suédoises au dessous de 3 lastes  
 ne payent rien en droit de fanal, si elles sont sur leur  
 lest, et que 4 Stivers par laste, si elles sont chargées; les  
 bâtimens Suédois d'un port de 3 à 11 lastes ne payent qu'un  
 Rd Specier, qu'ils soient chargés ou non; et ceux de 11 à 20  
 lastes, que 2 Rd Specier, même lorsqu'ils sont chargés.  
 Le tarif des droits du Sund & des Beltes, dont une copie  
 a été remise au gouvernement Suédois, contient les détails  
 nécessaires au sujet de la diminution des imolument  
 casuel (i. Portlaw), dont jouissent les navires Suédois au  
 dessous d'un certain port.

5<sup>e</sup> La franchise de toute espèce de visitation &  
 „ de tout empêchement ou retard, après que le droit

De  
 ( )



de douanes aura été payé, ainsi que la prérogative  
 pour les capitaines de navire, que toute foi sera ajoutée  
 à leurs passeports & passavant délivrés par les  
 chambres de douanes & les municipalités respectives, tous  
 les chiffres devant cependant y être insérés en toutes lettres.  
 En conséquence de quoi, tout autre renseignement que  
 ceux renfermés dans les papiers susmentionnés, ayant  
 égard aux marchandises, à leur poids, mesure, nature &  
 emballage, seront superflus. Le Gouvernement Suédois  
 s'engagerait, au cas où S. M. Danoise, ayant à se  
 plaindre d'abus, l'en informerait & l'en requerrait, à  
 prendre des mesures répressives contre les dits abus."

ad 3<sup>e</sup> Les vaisseaux Suédois sont tout aussi peu  
 soumis à la visite que ceux des autres nations favorisées, &  
 l'on ajoute pleine foi aux passeports & certificats qu'ils  
 produisent, pourvu que les renseignements nécessaires s'y  
 trouvent pour constater suffisamment la nationalité Suédoise,  
 & pour faire connaître la nature de la cargaison, au point  
 que les droits dus sur eux puissent être calculés d'après ces  
 renseignements.

6<sup>e</sup> La faculté, pour les bâtimens et marchandises  
 appartenant à des sujets Suédois, de pouvoir payer  
 les droits & être expédiés sans délai & sans qu'à cet  
 égard il y ait de préférence, par même pour les  
 bâtimens des sujets du roi de Danemarck."

ad 6<sup>e</sup> Les bâtimens qui se présentent devant les  
 douanes du Sund & de Belte pour acquitter les droits, sont  
 expédiés successivement, à tour de rôle, & l'on n'accorde  
 à cet égard aucune préférence quelconque sur les vaisseaux  
 Suédois, aux navires Danois ou à ceux de toute autre  
 nation.)

7<sup>e</sup> Le droit d'exiger, pour plus grande  
 commodité & plus prompte expédition des capitaines, que  
 les douaniers soient présents à la chambre des douanes  
 tous



178

„ tous les jours ouvriers, en été de 6 à 11 heures du matin  
„ & de 1 à 7 heures de l'après-midi; et en hiver, de 8 à 11  
„ heures du matin & de 1 à 4 heures de l'après-midi, & de  
„ plus l'expédition en dehors des dites heures & les jours  
„ de fêtes, moyennant une rétribution d'un Riksdaler pour  
„ les pauvres.

ad 7<sup>e</sup> La copie remise au gouvernement Suédois du  
tarif, en vigueur contient les règles observées à cet égard, &  
l'on pourra y voir, non seulement, qu'on a reculé l'heure  
du commencement des expéditions et celle de leur clôture,  
mais aussi qu'on continue à délivrer les passeports durant  
les heures de midi.

8<sup>e</sup> Le droit d'exiger des douaniers un calcul spécifié  
des droits de douane, afin de voir par là, si ces droits ont  
été exigés d'après la teneur littérale du traité.

ad 8<sup>e</sup> Cette disposition, contenue dans l'Article 6 du traité  
des 701 avec les Pays-Bas, a été modifiée & expliquée par  
l'Article 11 du traité du 23 Août 1742 avec la France &  
par l'Article 9 du traité du 19 Octobre 1782 avec la Russie.  
(Des copies de ces deux articles se trouvent parmi les  
pièces justificatives, sub titr E. et F.). D'après ces deux  
traités, la douane du Sund est tenue de délivrer des  
acquits spécifiés des droits perçus sur chaque espèce de  
marchandise, à moins que le Capitaine, afin d'accélérer  
l'expédition & d'éviter tout retard, ne préfère de se  
contenter d'un acquit en gros de droits payés pour toute  
la cargaison. Les capitaines Suédois peuvent par  
conséquent, lorsqu'ils le demandent, obtenir des acquits  
spécifiés; mais afin de ne pas causer des retards, il faut  
alors qu'ils attendent jusqu'à ce que l'expédition des  
bâtimens qui se contentent d'un acquit en gros, soit  
terminée.

9<sup>e</sup> La faculté d'employer toutes espèces de Riksdalers  
connus pour être des R. de banque, pour  
le



„ le paiement à la douane, si toutefois on peut voir  
 „ clairement qu'ils n'ont pas été rognés... et que les  
 „ droits de douane peuvent être payés sans agio avec des  
 „ Rixdalers en espèce, Suédois, Norvégiens et autres.”

ad 9<sup>e</sup> Les droits du Sund sont ordinairement acquittés  
 en papier-monnaie de Danemark ou argent représentatif de  
 Rigsdaler; mais ils peuvent aussi être payés en espèces ou  
 couronnes de Danemark, ou en toute autre sorte d'écu de  
 banque de espèces (Princ. Louis Rigsdaler.) tributaires. Les  
 écus d'espèces de Suède & de Norvège ne pourront cependant être  
 reçus au pair, qu'en tant, qu'ils sont généralement reçus  
 sans agio dans les places de commerce.

10<sup>e</sup> La faculté pour les bâtimens d'obtenir un  
 „ crédit pour le paiement des droits de douane, jusqu'à  
 „ leur retour, en constatant néanmoins par des certificats  
 „ authentiques, qu'ils appartiennent à des sujets des R.  
 „ le Roi de Suède, et contre une caution satisfaisante, comme  
 „ quoi le paiement sera fait aux douaniers du Roi de  
 „ Danemark en lieu voulu, soit au retour du bâtiment,  
 „ soit dans l'espace de trois mois au plus tard.”

ad 10<sup>e</sup> Ce crédit n'a jamais été concédé à d'autres  
 puissances, qu'à celles en faveur desquelles il a été expressément  
 stipulé, savoir: la Grande Bretagne, la France & l'Espagne. Les  
 propres termes des traités démontrent, que le crédit ne peut  
 être réclamé que par les bâtimens qui, en entrant dans la  
 Baltique, viennent de chez-eux. Mais les bâtimens marchands  
 des puissances riveraines de la Baltique, à leur entrée dans  
 cette mer, rentrent en général chez-eux; et on leur accordant  
 le même crédit, la douane du Sund perdrait la garantie  
 qu'elle offre la réapparition du navire devant Elsenør à son  
 retour. C'est par ce motif, et d'après la nature du crédit  
 en question, qu'il n'a point pu être concédé aux puissances  
 limitrophes de la Baltique, & notamment pas à la Suède.

11<sup>e</sup> Le droit d'être exemptés de payer des droits de  
 „ Douane



„douane pour des bâtimens & des marchandises, ayant  
 „une fois acquitté ce droit, mais forcés de repasser le  
 „Sund par cause d'avarie ou de mauvais temps; ainsi:  
 „que pour des bâtimens avec leurs cargaisons, qui sont  
 „être destinés à passer le Sund seraient forcés, pour  
 „chercher un abri contre les ouragans & les tempêtes, ou  
 „pour obtenir convoi en temps de guerre, de passer le  
 „Sund & de mouiller devant Elsenæs, sans vouloir  
 „passer outre.”

ad 11: Les règles observées à cet égard sont considérées  
 dans la copie du tarif en vigueur remise au Gouvernement  
 Suédois; et l'on pourra y voir, que les bâtimens sont  
 dispensés de payer des droits, non seulement sous les  
 circonstances indiquées ci-dessus, mais aussi lorsque'ils  
 n'entrent dans le Sund que pour demander des ordres.

12: „Le droit pour les capitaines ayant des  
 „marchandises destinées pour Copenhague d'être traités,  
 „quant au droit de péage sur le Sund, à l'instar des  
 „sujets de S. M. Danoise.”

ad 12: Les bâtimens chargés de marchandises destinées  
 pour Copenhague peuvent en vertu de ce droit, s'y rendre  
 directement sans faire leurs escales à Elsenæs; mais  
 ils sont alors tenus d'envoyer de Copenhague leurs papiers  
 de bord à la douane du Sund, et, ainsi qu'il est dit dans  
 le § 19 du tarif remis au gouvernement Suédois, de payer  
 pour cette faveur une rétribution de 5 Rbd. en argent. Les  
 bâtimens Danois en pareille occurrence payent la même  
 rétribution.

13: „La faculté de ne payer pour des articles &  
 „marchandises appartenant à des sujets Suédois, chargés sur  
 „des bâtimens étrangers, d'autre droit de douane,  
 „que celui imposé sur des marchandises Suédoises.”

ad 13: Conformément au principe de la neutralité armée,  
 reconnue par le Danemark comme par la Suède, que le  
 pavillon



parillon couvre ou entraîne la cargaison, la règle pratique s'est formée pour le Sund, que c'est la qualité privilégiée ou non-privilégiée du navire, qui décide du traitement de la cargaison. Cette règle est aussi sanctionnée par l'Article 5 du traité de 1742, dont copie se trouve parmi les pièces justificatives sub Letr. G. J. Quoiqu'il en soit cette question n'a maintenant guère d'importance réelle, puisque, à peu près tous les parillons qui fréquentent le Sund, sont privilégiés. Pour le reste, à ce qu'on sâche, il n'est jamais arrivé, qu'on ait réclamé le traitement favorisé pour des marchandises appartenant à des sujets Suédois, et embarquées dans des bâtimens non-privilégiés, et en tout cas une telle réclamation, d'après les termes de l'Art. 14 du traité de Christianople, cité dans le mémoire Suédois, devrait être accompagnée de certificats en due forme, pour prouver que ces marchandises appartaient effectivement à des sujets Suédois.

14°. Le droit pour les Suédois qui séjournent, pour leur propre compte, ou comme commissionnaires, dans les villes situées sur la mer Baltique (si appartenant par à la Suède) d'être traités pour le transit par le Sund, de leurs marchandises ou de celles qui leur auraient été confiées par d'autres Suédois, de la même manière que les Suédois; — pourvu qu'ils constatent par des certificats, qu'elles leur appartiennent, ou qu'elles sont la propriété de leurs compatriotes.

ad 14° Cette question se rapporte à ce qui vient d'être dit sub N° 13.

15°. Le droit pour le gouvernement Suédois d'avoir un commissaire à Elsenaur, afin d'y surveiller les expéditions des navires & marchandises Suédoises.

ad 15° La Suède a été en libre possession de ce droit depuis la conclusion du traité de 1720, et Elle l'a fait exercer par un Consul Général, un Conseil, ou un Vice-Consul de Suède à Elsenaur.



16°. Exemption de tout droit pour la brouille & la terre d'argile à l'épreuve du feu, qu'on transporte de Högarna dans des bateaux Suédois.

ad 16° On ne saurait déduire, seulement avec l'apparence de fondement, cette exemption de l'article 6 du traité de Commerce de 1826 entre le Danemark & la Suède, dans lequel il n'est point fait mention des droits du Sund. L'article lui-même s'exprime de la manière suivante:

„ par contre les bateaux Suédois, qui vont directement  
„ de Högarna en Danemark, chargés de charbon de  
„ terre & de terre à porcelaine & à faïence, (eldfasta  
„ leror) seront également affranchis de tout droit  
„ quelconque „

ce qui prouve évidemment, qu'il est seulement question d'un affranchissement des droits d'entrée & de tonnage pour les bateaux. Au reste, ainsi qu'il a été observé déjà & que cela se trouve rapporté dans le tarif des droits du Sund, remis au Gouvernement Suédois, le charbon de terre & les différentes sortes d'argile, (à l'exception de la terre à pipe) sont, d'après les usages en vigueur, affranchis des droits du Sund.

17°. Le droit pour les capitaines & les équipages de jouir de la gratification de marins, qui leur est garantie par le traité de 1701.

ad 17° Cette gratification, dite Söringslöning, se monte à quatre pour cent des droits du Sund perçus. Les capitaines Suédois en jouissent aussi bien que les capitaines des autres nations, tant qu'ils ne se rendent pas coupables de fraudes; ainsi qu'il est dit dans le tarif remis au Gouvernement Suédois.

Le mémoire Suédois, après avoir énuméré ces dix-sept différentes prérogatives, passe à développer ses griefs contre le mode de perception des droits du Sund, et



ces griefs sont partagés en cinq catégories principales. Elles seront rapportées ici avec les éclaircissements nécessaires.

I<sup>re</sup> Application arbitraire du Tarif de Christianople, contre les dispositions prescrites par son application "littérale."

Le mémoire pense que cela a lieu: a) en appliquant "les droits de douane stipulés pour certaines marchandises, et d'autres marchandises," et il cite comme un exemple, l'application des droits prescrite pour les clous de Lubeck & d'Hollande à toutes les différentes sortes de clous. Le tarif de Christianople fixe deux sortes de droits pour les clous, savoir: pour 6 tonneaux de clous d'Hollande, & 6 quintaux (l'auteur) de clous de Lubeck, et les droits se montent pour l'une & l'autre sorte à 2 Rdl., ou à 24 Stivers. Dans le tarif remis au Gouvernement Suédois, ceci est rendu de la manière suivante:

les gros clous (Gigas) payent comme

les clous d'Hollande dans de futures,

pour 6 tonneaux ----- 24 Stivers,

les clous de Lubeck, ainsi que toutes les

autres sortes de clous, par quintal de 100 lb. 4 Stivers.

La règle établie par le tarif de Christianople a donc été exactement suivie, & toutes les autres sortes de clous, qui ne sont pas désignées plus particulièrement, ne payent que le droit le plus modéré, fixé par le tarif. Bien loin de suivre une interprétation onéreuse au commerce, on a, en revanche, adopté celle qui lui est la plus favorable.

Le Mémoire se plaint aussi de la manière, dont on calcule les droits perçus sur le lin. Les termes du tarif de Christianople relativement à cet article, sont:

1 Lasté ou 6 Stk de lin ou de chanvre --- 1 Rdl.

4



4 Skud de lin dit *Snorkruff*, ou emballé

Dans des nattes, 11 *Snorkruff* ..... 1 Rdl.

Il y est donc établi une distinction entre le lin fin & le lin de qualité inférieure, et voilà pourquoi que le tarif en vigueur du droit du Sund prescrit :

pour le lin fin, 4 Skud ..... 1 Rdl.

pour le lin ordinaire 6 Skud ..... 1 Rdl.

On a ensuite classé les différentes sortes de lin ainsi qu'elles doivent l'être conformément aux us & coutumes du commerce. Mais on ne se sert de cette classification que lorsque les papiers de bord ne contiennent pas de renseignements sur la qualité du lin, et l'on s'en rapporte par préférence aux données de ces papiers, pour décider si le lin est fin, ou de qualité inférieure.

C'est encore un des griefs du mémoire, que le sucre brut paye les droits comme le sucre en poudre. Il sera plus tard de chef question des droits perçus sur le sucre, & les observations nécessaires seront alors faites dans leur ensemble.

b, en excluant certaines marchandises des titres sous lesquels elles sont portées pour le paiement des droits, et en les classant sous d'autres titres.

Le mémoire cite comme preuve l'exemple suivant.

Le tarif de Christianople prescrit pour les planches de Norvège & de Suède, en général, un droit de 3 Rigsdort par 1000 pièces, tandis qu'on prélève un droit bien plus considérable sur les planches qui ont au-delà de 15 pieds de longueur. Voici les termes du tarif de Christianople,

60 pièces de grandes planches (*Flauter*) de chêne ..... 1 Rdl.

60 pièces de pièces (*Larsfollter*),  
ou de planches doubles en chêne ..... 1 Rdl.

60 pièces de planches (*Daflar*)  
de Prusse ou de Stettin ..... 3 Ort.

1000 planches (*Daflar*) de Norvège ou de Suède ..... 36 Stivers.

Le tarif en vigueur remis au gouvernement Suédois dit :

Low



Pour les planches (Plankor) de chêne & de sapin  
de la longueur de 21 pieds & au delà, pour 60 pièces : ..... 1 Rthl.  
de la longueur de 20 pieds à 15 pieds, pour 60 pièces : ..... 24 Stivers  
au dessous de 15 pieds comme les planches minces (Bredder),  
pour 1000 pièces : ..... 36 Stivers.

Il est évident que l'intention du tarif de Christianople, en se servant des termes de planches de Norvège, de Suède, de Prusse ou de Stettin, n'a pas été de désigner des planches exportées de la Norvège, de la Suède, de la Prusse ou de Stettin, mais plutôt des planches de certaine qualité, car à l'époque de la conclusion du traité de Christianople, en 1645, toutes les marchandises Suédoises & les produits Norvégiens, aussi bien que les produits Danois, étaient libres du droit du Sund, et cette liberté s'étendait aux planches produites en Suède & en Norvège. Le tarif de Christianople, par conséquent, en parlant de planches de Norvège, ou de Suède, n'a pu vouloir désigner qu'une certaine sorte de planches, sans égard au lieu de leur origine ou de leur exportation, & qui sont d'une qualité inférieure aux planches dites de Prusse ou de Stettin. Les dénominations de Plankor, Dafflar & Bredder ne sont non plus synonymes, mais elles sont reçues & sanctionnées par les coutumes du commerce, pour désigner différentes sortes de planches. Voilà pour quoi le droit le plus modique, fixé par le tarif, a-t-il été toujours appliqué à toutes les planches au dessous de 15 pieds de longueur, sans égard au lieu de leur origine ou exportation, qu'elles soient produites en Norvège, en Suède, ou ailleurs; ce qui est évidemment en faveur du commerce de bois de charpente. Quant aux planches dites de Prusse ou de Stettin, puisque c'est de là qu'on les exporte ordinairement, et que d'après les usages commerciaux sont d'une longueur de 15 à 20 pieds, elles ne payent pas même le droit prescrit par le tarif de Christianople de 3 Rthl., ou de 24 Stivers; mais, ainsi qu'il a déjà été dit, conformément aux usages en vigueur, elles ne payent que 24 Stivers; ce qui est également en faveur du commerce de bois de charpente. La Suède est d'autant moins fondée à s'en plaindre, que de l'avou même du mémoire Suédois, les planches exportées de la Suède & de la Norvège sont d'une longueur d'au dessous de 15 pieds, & qu'elles ne payent par conséquent que le droit le plus modéré fixé par le tarif. Quant aux planches d'une longueur d'au delà de 21 pieds, d'après les anciennes et nouvelles coutumes du commerce, et d'après les usages immémoriaux, on cesse de les appeler Dafflar; on les nomme Plankor.

Le



Le mémoire Suédois pense, que le tarif de Christianople, en fixant les droits à percevoir sur les barres, n'a eu en vue que les barres Hollandais, & non pas les autres sortes de barres, p. e. le barres de Norvège. Le tarif dit expressément des barres, sans ajouter la qualification de Hollandais. Monsieur de Löwenstjöld, Chargé d'affaires de S. M. le Roi de Suède et de Norvège, adressa e. d. du 11 Févr. 1839 une note au Ministre des affaires étrangères de S. M. Danoise, pour démontrer que les droits perçus dans le Sund sur le barres Norvégien étaient trop élevés. On pourra voir par la réponse qu'il reçut e. d. du 3 Mai 1839, et dont une copie se trouve parmi les pièces justificatives sub Litr. H, (le mémoire Suédois l'ayant passée sous silence), que même, si l'on admettait comme base des droits du Sund les prix allégués par M<sup>e</sup> de Löwenstjöld, les droits perçus actuellement répondent exactement à un pour cent de la valeur du barres; & que pour prélever ces droits à raison d'un pour cent de la valeur, il faudrait augmenter les droits qu'on perçoit à cette heure sur les meilleures sortes de barres de Norvège, qui plus que les autres sortes passent par le Sund. C'est enfin aussi un des griefs du mémoire Suédois, que les droits du Sund prélevés sur les douves de hêtre, de sapin & de pin, soient les mêmes que ceux que payent les douves de chêne. Le tarif de Christianople prescrit expressément les droits à prélever sur les douves, sans parler de la matière dont elles seraient faites, de chêne ou de hêtre, de sapin, de pin ou de toute autre sorte de bois. Il ne peut donc être question ici d'aucune sorte d'interprétation, encore moins d'une interprétation arbitraire, mais seulement d'une simple application du tarif de Christianople.

c) Le mémoire Suédois suppose qu'on calcule à la Douane du Sund, d'une manière arbitraire, les mesures et les poids désignés dans les papiers de bord, en les réduisant aux

mesures



mesures & poids Danois. C'est une erreur, puisque la réduction des mesures & poids étrangers aux mesures & poids Danois, ne se fait jamais. D'après les termes exprès de l'Art. 2 du traité de 1701 avec les Pays-Bas & de l'Art. 6 du traité de 1782 avec la Russie, on calcule les droits du Sund d'après les mesures et poids qui indiquent les papiers de bord; et par conséquent les différentes sortes de pieds ou de livres p. e. payent les mêmes droits, ce qui profite aux mesures longues & aux poids pesant, surtout comparativement aux mesures plus petites & aux poids plus légers; mais c'est ce que les traités prescrivent clairement. Ce n'est que lorsque les dénominations de poids et de mesures, dont se servent les papiers de bord ne se trouvent point dans le tarif, qu'on procède à une réduction, mais elle se fait alors aux poids & mesures usités dans le port d'exportation & non pas aux poids & mesures de Danemark. Les Stones Anglais, les quintaux (Lombard) Prussiens, & les Cantari Napolitains p. e. ne sont pas réduits à des livres Danoises, mais respectivement à des livres Anglaises, Prussiennes ou Napolitaines; et l'on a soin de se procurer à cet effet les données les plus exactes des différentes places commercantes. Des erreurs ne sauraient donc être commises dans ces réductions, pourvu que les papiers de bord contiennent les renseignements nécessaires sur le poids & la mesure des marchandises; et si néanmoins il se serait glissé quelque malentendu à l'égard des poids & mesures indiqués dans les papiers de bord de quelque bâtiment Suédois, on ne saurait l'attribuer qu'à l'inexactitude de ces indications, ou à l'incertitude que doit naturellement causer le grand nombre de poids différents usités en Suède, tels que: Weichwalbsgt, Färrensigt, Sjörgömsktsigt, Långsakermsigt, Öfverkalmsigt & Nyonslags- ou Wälföringsgt. Wärgt.

2<sup>e</sup>. Fixation arbitraire d'un droit de douane sur des marchandises non-spécifiées dans le tarif de Christianople.

Le mémoire Suédois lui-même signale ce grief comme

le



le plus important contre le mode adopté pour calculer les droits du Sund. Il a déjà été démontré plus haut, que les droits perçus, conformément aux usages, sur les marchandises spécifiées dans le tarif en vigueur des droits du Sund et des Belts, mais qui ne se trouvent pas dans le tarif de Christianople, ne sont nullement arbitraires; qu'ils ont existé avant, durant et après la conclusion du traité de 1720 avec la Suède; qu'ils sont reconnus et sanctionnés expressément par des traités avec d'autres puissances; qu'ils ne se perçoivent point arbitrairement, mais absolument de la même manière qu'ils ont été perçus; & qu'ils sont perçus sur les marchandises de toutes les autres puissances étrangères; qu'on les calcule avec la même exactitude, qu'ils soient favorables ou défavorables au Danemarck; que le Danemarck ne saurait pas même les abolir de son propre mouvement, sans provoquer de justes plaintes, notamment dans les cas, où les usages sont favorables aux navires qui passent par le Sund. On a de même relevé plus haut, quand les droits du Sund se prélèvent à raison d'un pour cent de la valeur. —

Le mémoire Suédois cite trois sortes de marchandises qui, ainsi qu'il tâche de le prouver, ne devraient payer qu'un pour cent de leur valeur, savoir le sucre brut, le café et le coton filé. —

Il allègue les arguments suivants en faveur du sucre brut; 1<sup>o</sup> qu'il n'est point spécifié dans le tarif de Christianople, qui ne parle que de sucre en poudre ou de sucre en pain; & que les différents noms attribués au sucre brut, d'après son origine ou d'autres circonstances, ne sauraient être rapportés aux termes du tarif; 2<sup>o</sup> que dans le commerce on ne comprend jamais le sucre brut sous la dénomination de sucre en poudre; et 3<sup>o</sup> qu'un tarif public, le 22 Octobre 1643, par les Etats Généraux des provinces unies des Pays-Bas, distingue entre le sucre en poudre et le sucre dit Moscovade et Panel. —

Les droits perçus dans le Sund sur le sucre brut, ne

sauraient



sauraient, en tout cas, être considérés autrement que comme des droits sanctionnés par les usages; mais ce qui d'ailleurs les justifie entièrement, c'est que le sucre brut, avant et après la conclusion du traité de 1701, & par conséquent avant que les rapports actuels de la Suède à la douane du Sund furent réglés en 1720, a été censé appartenir au sucre en poudre, — spécifié dans le tarif de Christianople, et a été assujéti aux mêmes droits que celui-ci. D'après le sens grammatical, le sucre brut est un sucre en poudre, et d'après la manière de parler adoptée dans le commerce anciennement, et même en partie à l'heure qu'il est, le sucre brut est aussi compris sous la dénomination de sucre en poudre. Le tarif de 1643, cité par le mémoire Suédois lui-même, le prouve décidément; en énumérant différentes sortes de sucre, il parle de, sucre blanc en poudre, des Indes Occidentales, mais il n'y avait alors dans les Indes Occidentales pas plus de raffineries qu'il n'y en a maintenant; et ce sucre blanc en poudre était, par conséquent, du sucre brut. Ce n'est donc pas une interprétation arbitraire du tarif de Christianople, que de prélever les mêmes droits sur le sucre brut et sur le sucre en poudre. La Grande-Bretagne, il est vrai, a précédemment une fois fait la même réclamation, à cet égard, que le mémoire Suédois; mais on pourra voir par la réponse du ministre Dannois, Baron de Bernstorff, du 25 Mai 1755 (voyez les pièces justificatives sub Litr. I.) quels sont les motifs qui n'ont pas pu permettre de regarder le sucre brut comme une marchandise non spécifiée dans le tarif de Christianople. Les choses, plus tard, en sont restées là.

Le café est une des marchandises qui d'après les usages et le tarif en vigueur, remis au Gouvernement Suédois, paye les droits du Sund à raison de 24 Stivers par 100 lb. Ce droit étant fixe et indépendant de l'échelle d'un pour cent de la valeur, il devient superflu de démontrer qu'il ne se monte point à 0,3 pour cent, ainsi que le prétend le mémoire Suédois;

mais





mais si, d'une part, il excède le taux d'un pour cent d'après le prix actuel du café; d'autre part le Danemark s'en est contenté & n'a point tenté de prélever des droits plus élevés durant les années, où ce droit était au-dessous d'un p<sup>er</sup>cent.

Le coton filé a constamment payé un droit de 30 Stivers par 50 lb, avant & après le traité de 1701, jusqu'en 1821, lorsque le Danemark convint avec le Gouvernement Britannique, de réduire ce droit à 18 Stivers par 50 lb. La Suède aussi jouit de cette réduction conformément à l'Art. 9 du traité de 1720.

3<sup>e</sup> „ Imposition et perception arbitraires du casuel & de rétributions „ extraordinaires, au delà de celles accordées par le Traité de 1701. ”

Le tarif remis au gouvernement Suédois rapporte exactement tous les insolument casuels (Portuall.) perçus sur les bâtimens Suédois, & l'on pourra y voir, que les bâtimens Suédois et Norvégiens de 5, 10 & 15 lastes de port, respectivement, jouissent à cet égard d'une diminution très-considerable, uniquement sanctionnée par les usages, quoique le traité de 1701 fixe des insolument casuels plus élevés. On ne prélève des droits casuels autres que ceux fixés par ledit traité, dans les cas suivans: 1<sup>o</sup> Lorsque, pour accélérer les expéditions & maintenir l'ordre, on a dû prendre, à la demande de ceux qui payent les droits du Sund, des mesures extraordinaires, qui n'existaient pas en 1701 — p. e. en plaçant les employés, dits Ulusurloozare, et en établissant un bureau dit, de translation, pour faciliter les expéditions et les comptes à régler entre les commissionnaires et les propriétaires des cargaisons. Ce n'est toutefois que quand la classe qu'on avait créée, l'avait été uniquement dans l'intérêt de la navigation, & non pas dans celui de la douane, que ces insolument casuels ont été augmentés; mais l'augmentation du personnel de la douane qui a eu lieu, notamment dans la dernière année, pour accélérer l'expédition des vaisseaux, a été faite sans aucune nouvelle charge pour les

les  
C



les intéressés. 2<sup>e</sup> Lorsque on demande aux officiers de la Douane un travail extraordinaire, que les traités ne leur imposent pas, p. e. lorsqu'on demande au traducteur de la Douane (L'interprète) de préparer des comptes détaillés sur les droits, que chacun des différents affrèteurs ou propriétaires de la cargaison doit payer pour sa part particulière. La Douane, il est vrai, est tenue, d'après les traités, de délivrer, lorsqu'on le demande, des acquits spécifiant des droits perçus sur chaque espèce de marchandise, mais seulement dans un compte ou acquit pour chaque bâtiment. Le calcul séparé de ce qui tombe à charge à chacun des différents propriétaires, souvent très nombreux, de la cargaison d'un navire frété, est un travail extraordinaire, qui au fond ne regarde pas du tout la Douane. On n'a fixé pour ce travail une rétribution modérée, que pour prévenir les abus & les exactions, que provoqueraient sans doute des accords particuliers à cet égard avec les employés de la douane.

3<sup>e</sup> Lorsque les papiers de bord produits par les vaisseaux sont incomplets & défectueux, au point qu'ils ne peuvent servir de base au calcul des droits, ou qu'il y manque même la preuve de la nationalité du bâtiment, c'est à dire, du titre qui lui assure le traitement privilégié. De tels navires, qui par conséquent n'ont pas rempli les conditions que les traités leur imposent, ne sont non plus en droit d'exiger un traitement d'après ces traités; et la chambre de douane serait autorisée à les traiter en tout point comme des navires non-privilégiés.

4<sup>e</sup> Lorsque les navires demandent d'être expédiés avant leur arrivée sur la rade d'Elseleur; lorsqu'ils ne font qu'envoyer leurs papiers à terre, ou les produire par d'autres que le capitaine, le pilote ou le subrécargue (p. e. par une des personnes responsables du navire & de la cargaison); ou enfin, lorsqu'ils n'attendent pas la fin de l'expédition, mais quittent Elseleur avant que d'avoir reçu leur acquit (L'ohras). Les navires, d'une part, ne sont passibles des droits, que lorsqu'ils passent par le Sund, mais d'autre part, la douane n'est point obligée de les  
expédier



expédier avant leur arrivée, & bord de leur tour. La présence du capitaine, du pilote ou du subrécargue à la douane, est souvent requise pour suppléer aux defectuosités des papiers de bord & pour fournir les renseignements nécessaires; et, en définitive, la douane n'a affaire qu'à eux. Aucun navire enfin n'est autorisé à continuer sa route avant que d'avoir terminé son expédition, puisque, après tout, c'est la présence du navire, qui garantit le paiement des droits. Dans tous ces cas il ne dépend que des navires eux-mêmes d'éviter la charge de ces emolumenta casuels; mais s'ils se départissent des formules, soit pour accélérer leur expédition, soit par d'autres motifs, ils ne sont certainement pas en droit de se plaindre de cette rétribution.

Il paraît d'ailleurs que le mémoire Suédois n'a pas pris garde à ce que l'Art. 5 du traité de 1701, autorise expressément la rétribution extraordinaire aux pauvres pour l'expédition durant les dimanches, les jours de fête ou les heures extraordinaires.

#### 4° "Procédés arbitraires en général de la Chambre de douane d'Elsenew."

Le mémoire Suédois cite à l'appui de ce grief, que les propriétaires des marchandises qui payent les droits du Sund, ne reçoivent pas de compte détaillé des droits & des frais d'expédition. L'acquit de la douane (Solpa-Bud.) prouve d'une manière authentique le montant des droits & de tout ce qui a été acquitté à la douane, sous quelque dénomination que ce soit. Or si qu'il a été déjà dit, les capitaines obtiennent, lorsqu'ils le demandent, un compte détaillé des droits perçus. Tout propriétaire d'une petite partie de marchandises chargées avec d'autres dans le même navire, peut même obtenir, pour son particulier, un tel compte détaillé, moyennant une rétribution. Les autres frais d'expédition, ou les honoraires payés par les vaisseaux à leurs agents, ne regardent nullement la douane du Sund; c'est une affaire particulière du capitaine à son agent, du propriétaire de la cargaison à son

commissionnaire.



commissaire. On peut employer comme commissaire ou agent, quiconque l'on veut, ou s'en passer entièrement, en soignant en personne l'expédition. →

Sans doute qu'il y a à Elseneur des maisons de commerce, qui s'occupent par préférence de l'expédition des navires à leur passage par le Sund; et plusieurs de ces maisons jouissent, moyennant la caution qu'elles ont prouvée, d'un crédit limité pour sa durée & pour son étendue; mais ce crédit est révocable à tout instant; selon que la chambre de douane le juge à propos, et personne n'est en droit de le réclamer; encore moins est-il fixé par les traités. La première fois que ces maisons tentèrent de s'arroger une sorte de monopole pour l'expédition des navires, un décret Royal du 13 Décembre 1834 intervint, et déclara, que les navires à leur passage par le Sund pourraient faire soigner leurs expéditions par quiconque bon leur semble, qu'il soit sujet du roi ou non, qu'il ait acquis ou qu'il n'ait pas acquis à cet effet le droit de bourgeoisie, ou une concession. Les consuls étrangers, par conséquent, ne sont point exclus, ainsi qu'il est dit dans le mémoire Suédois, de l'expédition des navires, ou d'y prendre part, et plusieurs consuls étrangers (ce qui notamment a été le cas du consul de Suède & de Norvège à Elseneur durant une suite d'années) sont en même temps chefs des maisons de commerce, auxquelles la Douane du Sund a accordé un crédit déterminé pour le paiement des droits des navires qu'elles expédient. Le mémoire Suédois relève encore, que le Gouvernement Suédois n'avait pas reçu communication du tarif des droits du Sund en vigueur. On a cependant publié en Suède, il y a plusieurs années, un tarif soi-disant exact des droits du Sund, pour servir de comparaison aux droits prescrits pour le canal de Gotha; cela n'a néanmoins pas empêché le Gouvernement Danois, de remettre, sur la première demande de la Légation de Suède et de Norvège, une copie authentique du tarif des droits du Sund, encore avant que le mémoire Suédois lui eût été transmis.



3.<sup>e</sup> Coutumes et conditions introduites à Elseneur, qui, bien que  
 „ n'ayant pas un rapport direct avec le droit de péage dans le  
 „ Sund, n'en sont pas moins des charges onéreuses pour la  
 „ navigation dans ce détroit. ”

Les griefs allégués par le mémoire Suédois sous  
 ce paragraphe, n'ont aucun rapport quelconque avec la douane  
 du Sund; et en tant qu'il les désigne du nom de coutumes,  
 il est à observer, qu'ils sont d'une nature tout-à-fait différente  
 de ce, qu'à la douane du Sund, on appelle coutumes ou  
usages (U. S. minor). Ces griefs sont dirigés contre les droits  
 de pilotage dans le Sund, la taxe présente pour la corporation  
 des bateliers à Elseneur, et le salut à rendre à la forteresse  
 de Kronbours.

Il n'existe dans le Sund aucune contrainte relativement  
 à l'emploi de piloter, & les vaisseaux sont libres de prendre,  
 ou de ne pas prendre de piloter, sans avoir à payer, dans  
 la dernière alternative, aucune rétribution. Qu'il reste c'est la  
 première fois, à ce qu'on sache, qu'une puissance étrangère se  
 soit plainte du taux des droits de pilotage Danois,  
 particulièrement dans le Sund.

On ne force non plus les navires à employer dans le  
 Sund les bateaux de la corporation des bateliers à Elseneur,  
 & les capitaines sont libres d'employer leurs propres  
 bateaux pour se rendre à terre ou à bord de leurs vaisseaux,  
 ou pour faire de l'eau & prendre des provisions & des  
 marchandises à Elseneur. Mais si les capitaines désirent  
 prêter à cet effet un bateau, il est du devoir du  
 gouvernement Danois d'avoir soin, qu'il y ait à leur  
 disposition des bateaux sûrs et des bateliers capables et dignes  
 de confiance. Une enquête, instituée depuis peu, a prouvé,  
 qu'on ne saurait diminuer le taux du tarif des bateliers,  
 qu'en sacrifiant la sécurité que doit inspirer l'état des  
 bateaux & la capacité des bateliers; les frais de construction  
 & d'entretien des bateaux & les gages de bateliers habiles,  
 étant

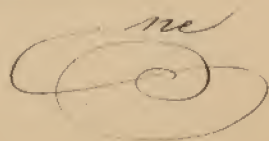


étant très considérables, vu les difficultés de ce passage et la rigueur du service. Le taux ordinaire du tarif est de 7 Rbd. pour un bateau & non pas de 9 Rbd., ainsi qu'il est dit dans le mémoire Suédois. Le tarif en question contient d'ailleurs l'invitation expresse adressée aux capitaines de convenir avec les bateliers d'une rétribution plus modique que le maximum permis par le tarif.

Le salut à rendre à la forteresse de Kronbourg a été entièrement aboli par le décret Royal du 8 Janvier 1829, mais longtemps même avant cette époque, le salut n'était pas rendu, lorsque le pavillon était arboré sur le château, ce qui avait lieu pour la plupart.

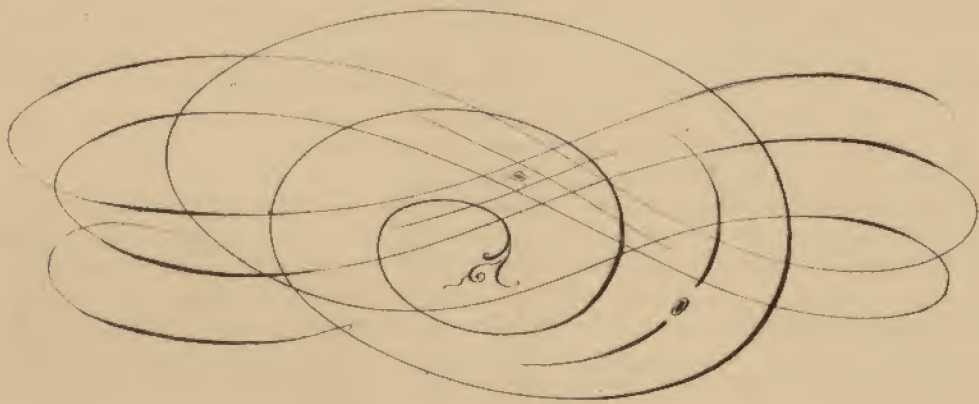
La fin du mémoire Suédois contient plusieurs idées sur un autre mode de régler le calcul des droits du Sund. Ces idées sont trop vaguement exposées & trop peu développées, pour qu'on puisse se prononcer définitivement à leur égard. Comme elles sont d'ailleurs toutes absolument en dehors des traités, il faudrait savoir, avant que le Danemark pût entrer là-dessus, si elles conviennent à toutes les puissances intéressées.

Le mémoire relève encore, que les navires Danois avec leurs cargaisons, lorsqu'ils vont d'un port Danois sur la Baltique, à un port Danois sur le Kattegat ou sur la mer du Nord, et vice-versa, sont affranchis des droits du Sund & des autres charges qui s'y rattachent, et qu'un pareil avantage pourrait être justement réclamé pour les batiments Suédois, qui naviguent entre la mer du Nord et la Baltique, vu la situation géographique de la Suède. Il a déjà été démontré que la navigation Danoise, comme telle, ne jouit d'aucune franchise dans le Sund plutôt que celle de toute autre nation favorisée. Le Danemark, en son temps, a donné à la Suède un équivalent complet pour que la navigation & le commerce Suédois soient passibles des droits du Sund. Ni le traité de 1720, ni aucun autre traité

ne  




ne fait aucune allusion à un affranchissement du  
cabotage Suédois des droits du Sund, et si le gouvernement  
Danois veut bien renoncer à ces droits en faveur des  
produits de ses propres sujets, on ne saurait en conclure  
avec équité, que ce soit aussi au gouvernement Danois  
de se charger du même sacrifice en faveur des sujets de  
la Suède, ou d'autres puissances étrangères.









## Article IX

du Traité de Paix entre le Danemarck & la Suède, signé  
à Frédéricsbourg le 3 Juillet 1720.

~~~~~  
En considération de ces restitutions, Sa Majesté et le  
Royaume de Suède consent par le présent article, que pour l'avenir  
il n'y ait aucune distinction de Nations dans le Sund & dans les  
deux Belts, & en conséquence Sa Majesté & le Royaume de Suède  
renoncent à l'exemption & franchise de Péage du Sund & des deux  
Belts, dont les Suédois ont joui jusqu'à présent en vertu  
des Traités de paix ci-devant conclus; de sorte que les  
sujets du Royaume de Suède & des Provinces, qui en  
sont dépendent, payeront à l'avenir à S. M. le Roi de Danemarck  
& à ses Successeurs, dans le Sund et les deux Belts le  
péage pour leurs vaisseaux, effets et marchandises en tout  
de la même manière que les Anglais et Hollandais, ou  
autre Nation, qui est, ou sera désormais traité par le Roi  
de Danemarck le plus favorablement à cet égard, à  
commencer du jour, que les ratifications du présent Traité  
seront échangées et que tous les articles, avec leurs  
stipulations, touchant la restitution & satisfaction, seront  
exécutés de part et d'autre; surquoi l'on est expressément  
convenu, comme il a été dit, que les vaisseaux & effets  
des sujets du Royaume de Suède, en passant & repassant  
les Détroits du Sund & des Belts, à l'égard du  
retardement & empêchement pour leur prompt  
expédition, ou sous quelque nom, que ce puisse être, ne  
seront point traités autrement, que les nations  
Anglaise & Hollandaise, ou autre le plus amie.



B.

Article IV.

du Traité de commerce entre le Danemarck & la France,  
conclu à Copenhague le 23 Août 1742.

Les navires de France, soit qu'ils appartiennent  
aux Français, soit que ceux-ci ayant frété ou chargé des  
navires Anglais, Suédois ou Hollandais, en quelque lieu,  
qu'ils aillent, et de quelque lieu qu'ils viennent, & quelque  
marchandise qu'ils portent, sans aucune exception, en passant  
les Détroits du Sund & du Belt, ne pourront pas être tenus  
de payer de plus grande Droite que ceux compris dans le  
Tarif de l'année 1645, annexé au Traité fait entre les deux  
Rois en 1663, pour les marchandises spécifiées dans ce  
Tarif & pour celles, qui n'y sont pas spécifiées, ils payeront  
suivant l'usage comme les autres nations. Et si depuis  
ce temps-là, en considération de quelque autre nation, il a  
été fait quelque diminution des Droits compris audit Tarif,  
ou s'il s'en fait à l'avenir, les sujets du Roi Très-Christien  
en jouiront également.



## Article VII.

du Traité de commerce entre le Danemarck & la Russie,  
conclu à Saint-Petersbourg le 8<sup>e</sup> Octobre 1782.

---

En outre Sa Majesté Danoise, accoutumée à  
favoriser les intérêts de l'Empire de Russie, comme ceux  
d'une ancienne amie & alliée de Sa Couronne, fera jouir  
les sujets Russes pour tous les droits du Sund en général  
d'un traitement égal avec les nations les plus  
favorisées en Danemarck, en ne leur faisant payer  
s'entend qu'un pour cent pour toutes les marchandises,  
dont il n'est pas fait mention dans le tarif.



D.

Article III

du Traité de commerce entre le Danemarck & les Etats Portugais,  
conclu à Copenhague le 15 Juin 1701.

---

On wat' aangaat de Waaren of Goederen, die  
in de voorsz. Toll-Tolle van Anno 1645 niet gespecifi-  
ceert zyn, dat dezelve den Prizonfchen Toll, naar haare  
waarde, zullen betaalen, en dat die waarde zal werden  
gerekent naar de Plaatsen, van waar dezelve koomen,  
en een van't hondert van die waarde betaalt.



E.

## Article XI.

du Traité de commerce entre le Danemarck & la France,  
conclu à Copenhague le 23 Août 1742.

L'Etat ou acquit du paiement des susdits droits qui sera délivré aux Capitaines des navires, contiendra en détail les droits perçus sur chaque espèce de marchandises en particulier, pour qu'ils puissent vérifier, si l'on n'aura pas exigé au-delà de ce qui sera dû, à moins que les dits Capitaines, pour accélérer leur expédition, ne se contentent d'un acquit, qui comprenne dans un seul & même article les droits payés sur toutes les marchandises de leur cargaison.



F

Article IX

du Traité de commerce entre le Danemarck & la Russie,  
conclu à St. Pétersbourg le 29 Octobre 1782.

La douane du Sund dans l'acquit du  
paiement des droits, sera obligée de donner chaque fois  
le détail spécifié des droits perçus sur chaque espèce de  
marchandises, afin que l'on puisse vérifier et constater  
de cette façon si rien n'y aura été exigé de trop, et il  
ne sera point permis à la dite douane de déroger à cet  
usage, à moins que les Capitaines des navires, pour  
accélérer leur expédition, ne se contentent eux-mêmes  
d'un acquit en gros des droits payés pour toute  
leur cargaison.



G.

## Article V

du Traité de commerce entre le Danemarck & la France, conclu à Copenhague, le 23 Août 1742.

Les marchandises appartenantes aux sujets du Roi Très-Christien, qui seront portées sur des navires Anglois, Suédois ou Hollandois, ne payeront en passant les mêmes droits, que le droit, qu'elles paieraient, si elles étaient chargées dans des navires François, pourvu néanmoins, qu'il paraisse par de bons Certificats, soit des villes du Roi Très-Christien, soit des villes de la mer Baltique, que ces marchandises n'appartiennent qu'aux sujets du même Roi.



H.

Copie d'une note  
adressée e. d. du 3 Mai 1839 par M<sup>r</sup> de Krabbe Carlsens, Ministre  
des affaires étrangères de S. M. le Roi de Danemark, à M<sup>r</sup>  
de Lowenhiold, Chargé d'affaires de S. M. le Roi de Suède et de Norvège

Monsieur le Baron,

Vous avez bien voulu m'adresser e. d. du 11 Fév<sup>r</sup> dernière  
un exposé relativement aux droits du Sund prélevés sur le  
baryng de Norvège, et Vous y avez ajouté, par ordre de Votre  
Gouvernement, la demande que lesdits droits fussent diminués  
à l'avenir pour le baryng suédois et norvégien, qui serait  
exporté pour les ports de la Baltique.

Je me suis procuré, des autorités compétentes, les  
renseignements qui se rapportent à cet objet, & je suis  
maintenant à même, Monsieur, de Vous faire parvenir à cet  
égard les observations suivantes.

Le tarif de 1645, en fixant les droits du Sund à  
payer par un laste de baryng, à 24 stivers, se sert  
seulement du terme baryng (Färing) en général, sans y  
ajouter la dénomination de: Hollandais, ce qui sans aucun  
doute quelconque aurait été le cas, si l'intention du tarif  
avait seulement été, de fixer les droits à prélever sur les  
baryngs Hollandais; car partout où le droit sur la même  
marchandise varie selon son origine, le tarif indique  
constamment celle-ci. C'est ainsi que le tarif parle de draps  
d'Angleterre ou d'Ecosse, de vins de France ou d'Espagne etc.

Les droits en question sont par conséquent fixés par le  
tarif pour tout baryng, quelle que soit son origine. J'ai  
déjà eu l'honneur précédemment, Monsieur, de Vous transmettre  
des explications sur les cas, où les marchandises acquittent  
les droits du Sund à raison d'un pour cent de leur valeur,  
savoir quand ces marchandises ne se trouvent point spécifiées  
dans l'ancien tarif revu & modifié en 1645. Celles au

contraire



contraire qui se trouvent spécifiées, payent les droits, non pas à raison de leur valeur, mais d'après le taux fixé par le tarif; et la comparaison des prix des différentes marchandises en 1645 avec les droits présents par le tarif, suffit pour démontrer qu'il n'a jamais été question de prendre un pour cent de la valeur pour base du tarif, puisque les droits ont toujours été, et sont encore aujourd'hui tantôt au-dessus & tantôt au-dessous d'une telle base. — Le tarif modifié & revu en 1645 a depuis été confirmé & sanctionné par une observation non-interrompue depuis ce temps & par tous les traités conclus à l'égard du Suède avec les différentes puissances, & l'idée de changer le tarif pour introduire à sa place la base d'un pour cent de la valeur des marchandises, est tout-à-fait arbitraire & ne s'appuie sur aucun fondement historique.

Il mérite cependant d'être observé, qu'en admettant sans aucune objection les calculs & les évaluations du Département Norvégien des finances & du commerce, que Vous avez bien voulu me communiquer, calculs et évaluations, qui toutefois sont loin de coïncider avec ceux que nous tenons de source officielle, le prix d'un laste de Barenge Norvégien de première qualité:

|                                                       |                    |
|-------------------------------------------------------|--------------------|
| Fed Sild, serait                                      | 72 Spec: en argent |
| celui de 2 <sup>e</sup> qualité: Middel Sild, environ | 54 2: 2: et        |
| celui de 3 <sup>e</sup> qualité: Vaar Sild, —         | 24 2: 2: —         |

Le prix moyen d'un laste de Barenge de Norvège serait donc exactement 50 Spec: en argent; et le droit à un pour cent de la valeur reviendrait absolument aux 24 stivers fixé par le tarif de 1645.

Si les Barenge d'une qualité inférieure payent d'après ce calcul au-delà d'un pour cent de leur valeur, ceux des qualités supérieures payent d'autant moins, & pour mettre en exécution la base d'un pft, il faudrait

Une

*P*



d'une part diminuer & d'autre part augmenter les droits  
prescrits par le tarif; ce qui deviendrait tout-à-fait  
arbitraire. Il pourrait même paraître douteux qu'un  
tel arrangement convint réellement aux négocians  
Norvégiens, qui exportent le hareng, car, d'après les listes  
officielles de la douane du Sund, presque la moitié du  
hareng Norvégien introduit dans la Baltique, est de la  
1<sup>re</sup> qualité.

En ayant l'honneur, Monsieur, de Vous prier de  
communiquer ces observations à Votre gouvernement, &  
j'ose espérer qu'il voudra bien y trouver la justification  
des motifs, qui, à mon regret, m'empêchent d'appuyer  
dans cette occasion ses vœux.

Recevez, Monsieur, l'assurance etc. etc.



I

Copie d'une note  
adressée e. d. du 25 Mars 1755 par M<sup>le</sup> Wiedemann, Secrétaire d'Etat de S. M. le Roi de Danemarck, à M<sup>re</sup> Tully, Envoyé extraordinaire de S. M. Britannique.

Monsieur,

J'ai vu par la lettre que Vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 18 d. p., les plaintes formées par les S<sup>rs</sup> P. et C. Wingley, J. Hanway, J. Gomm & S<sup>rs</sup>, négociants à Londres contre les Officiers de la douane du Roi au Sund, et les raisons dont ils se servent pour prouver que lesdits Officiers ont trop exigé de 3 cargaisons de sucre brut, envoyées par eux à Pétersbourg. Comme rien ne serait plus éloigné des sentimens du Roi, que de permettre aux Receveurs de Ses droits de s'écarter des règles qu'il leur a présentées & de surcharger la Nation Anglaise, j'ai eu ordre de S. M<sup>te</sup>, de m'éclaircir avec soin des faits & de ses circonstances; mais il résulte des recherches que j'ai faites, que par le traité conclu avec la République des Provinces Unies en 1701, les droits à percevoir au Sund ont été réglés sur un pied égal et à g<sup>ls</sup> pour 100 livres pour toutes espèces de sucre, sans en excepter aucunes, que les sucres condités & en confitures, pour lesquels se payent des droits plus considérables;

Que depuis l'époque de ce traité & l'année 1701, le sucre brut en poudre, dont il est question, a été toujours censé et taxé comme les autres sortes de sucre en poudre, & que les Hollandais aussi bien que toutes les autres nations en ont, selon le Tarif, constamment payé les g<sup>ls</sup> de droit pour 100 livres sans aucune contradiction; & qu'il n'y a jamais eu sur ce sujet ni plainte ni difficulté.

Que l'idée des S<sup>rs</sup> Wingley etc. de vouloir placer le sucre brut en poudre sous la rubrique de marchandises

&  
C



et l'excepter ainsi de ce qui a été réglé pour le sucre en général, ne saurait avoir lieu, vu que cette exception ne se trouve pas dans le traité déjà cité, où les droits sont fixés pour tous les sucres sans distinction de sortes ni de qualités; et qu'ainsi le sucre brut en poudre, étant sucre, et comme tel compris dans le traité, ne peut être regardé comme une marchandise, qui n'y serait pas spécifiée et comprise, et qui par cette raison ne payerait de droits qu'un pour cent de la valeur;

Et qu'enfin, comme en vertu dudit traité on ne demande point pour le sucre fin de plus gros droits que ceux qui y sont réglés pour le sucre en général, on ne saurait en rabattre non plus par le même principe, pour le sucre de moindre qualité, tel que celui qui est encore brut en poudre.

Il n'en faut, je pense, par davantage, M<sup>r</sup>, pour justifier la conduite des officiers du poi, et V<sup>ous</sup> état, je le sais, trop clairvoyant & trop équitable, pour favoriser désormais des plaintes si peu fondées & des demandes contraires aux règles et aux usages, auxquelles, à cause des conséquences, le poi ne saurait se prêter.













Manoir de Grailly

25







De la suprématie du Danemark sur les  
mers et sur les détroits qui l'avoisinent  
et particulièrement sur le Sund.

### Histoire des droits du Sund.

Depuis les temps les plus reculés les rois de  
Danemark se sont, avec raison, attribué des  
droits, sur les mers qui avoisinent ce pays, ainsi  
que sur tous les détroits, et les golfes (*Fjorder*)  
(a) qui courent entre les terres danoises ou  
enclosedans des mêmes terres. On trouve de  
bonne heure beaucoup de vestiges qui prou-  
vent que la souveraineté sur la mer —  
voisine aussi bien que sur les détroits d'aient  
également des sujets de querelle entre les  
princes danois, comme sur les terres elles mêmes.  
(*nom selve Landene*) (1) Quand on établit  
un *Sarl* particulier (*Egen Sarl*) pour les  
îles danoises (*Eidana Sarl*) (b) on lui imposa

(a) un *Fjord* danois est un golfe qui s'avance  
beaucoup dans les terres, quelquefois à plus de vingt  
lieues l'enfoncement de France.

(1) On lit dans *Saxo* lib. 7 de (*Orm*) (*Om Orm*) :  
sed nec quisquam maris dominationem absque  
eius nutu usurpare presumat, quippe quando  
in Danorum republica dividuum terra et  
pelagi imperium fuit.

Mais que personne ne se hasarde à usurper de  
sa propre autorité la domination de la mer,  
car autrefois l'empire de la terre et de la mer fut partagé  
entre les membres de la république des Danois.





27  
spécialement l'obligation de se tenir avec  
des navires armés sur les côtes danoises et  
d'empêcher les pirateries dans les golfes et  
détroits (forde) danois. (1) C'était surtout au  
détroit du Sund (Sundet) (6) qu'on  
s'occupait plus particulièrement d'un tel  
soin, parce qu'il était le principal passage  
pour se rendre dans la mer Baltique à cette  
époque où les harongs y avaient particulière-  
ment leur route et que les navires étrangers  
s'y rendaient pour y prendre part à cette  
riche pêche, et profiter de cette occasion  
pour faire le commerce avec les habitants  
des côtes, et parce qu'enfin ces diverses  
circonstances attiraient les pirates dans ce  
célèbre détroit (3).

---

(1) Le Roi Canut le Saint (Knud den hellige)  
se rendit déjà célèbre dans sa jeunesse  
en arrêtant de semblables pirateries (voyez  
Knyttunga Saga c. 26. 29. p. 48. 59).  
(6)

(3) Adam de Brême I. II. c. 82 annonce dans  
son ouvrage de situ Danie que le Sund était  
le rendez-vous ordinaire des pirates. Il décrit la  
Scanie (Skaane) dans ce dernier ouvrage —  
comme un pays, qui était très-peuplé, riche en  
grains et toute sorte (Slags) de marchandises (voyez  
histoire de Danemark par Luttm p. 499) voyez  
aussi Egil I. c. 47 (o. fl. st.) et plusieurs pièces. On raconte  
dans ce Saga que le roi de Danemark Harald .....  
(Gormsen) orda Ejvind frère de la reine Guthrid  
et vassal du roi Erik ..... (Blodore) .....



Les Saga (c) Islandais racontent les différentes expéditions des Vikings (*Vikingetog*) qui s'effectuèrent dans ce détroit et les dangers que la station des navires Danois faisaient courir aux Vikings. Le gouvernement Danois y permettait encore moins le passage des flottes armées. Le roi Suéono à la barbe fourchue (*Svend Tveskiog*) considéra comme une grande offense au son beau frère le Roi de Norwège Olaf..... (*Tryggvesen*), sans lui en demander la permission eut passé le Sund pour aller chercher à l'Inde (*til Vinden*) le domaine (*Livgeding*) de la reine Thyre. (4)

Ce domaine décrit sur le Sund fut toujours considéré comme un droit régulier, aussi le roi Saint Canut dans ses démêlés avec les habitants de la Scanie, à l'occasion de quelques nouvelles charges qu'il voulait leur imposer, leur rappela, que lui, comme maître de tous les golfes et détroits pouvait leur défendre l'entrée du Sund pour la pêche des harengs, ce qu'ils

.... (*Landvoern*) contre les Vikings (*Vikingerne*) et que celui-ci pour éviter d'être assassiné (*for at undgaas Blodheorn for et forvet Mandial*) se réfugia près du roi. Voyez le *Saga* voyez la note 2. relative à Canut le Saint.

(c)

(4) Voyez l'histoire du Danemark de Suhm III. p. 313 où Suhm fait cette remarque:

"cela montre depuis quel ancien temps les Danois se sont attribués la suprématie sur le Sund, ce qui en définitive peut avoir produit les droits en usage."

(d)



ne purent point nier, d'où l'on conclut que ce droit important était déjà connu comme bris au moins dès la fin du onzième siècle. (5)

Que ce même droit fut étendu à tous les golfes et détroits, cela résulte de nos anciennes lois. L'ancien code municipal du Slesvig (Slesvigske Stadsret) déclare (à l'article 68 du plus ancien texte d'après le manuscrit d'Elbeltoft Ancher L. II. Alt. p. 14.) que le golfe de Sles appartient au roi (golfen flumens regis est) et lui attribue par ce motif — différents privilèges. (6) Le roi a également exercé un semblable droit sur le golfe (Lidm. = fiorden) depuis le temps d'Arild, quoique nos lois n'en fassent mention que plus tard (7). La loi de Sélande (ou le code Sélandais) qui est attribuée au roi Erik, déclare que le roi a la suprématie sur le golfe de Roskilde & autres semblables (VI, 19 dans Rosenwinge III, 59).

Le droit très étendu des rois sur les bris (Magret) était fondé sur cette suprématie dont ils jouissaient aussi même quand le droit de bris (Forstrans ret = hedon) était donné à des évêques, à des couvents et à certains nobles, le droit appelé strictement

---

(5) Knyttlinga Saga c. 281 voyez l'ouvrage compil. d'Anchers II. p. 299.

(6) Au. ce. ci s'entend le ... (Stadsret) du Slesvig Chap. 79 et 81.

(7) Le Coldingh. Reces du roi Christian 3 art. 61.

L'ordonnance de Frédéric 2 du 29 Octobre 1570. insérée dans le (dansk magasin) magasin danois VI p. 61-63. Dans le (Rec.) du roi Frédéric 2 art. 14.



debris (Bragest) était alors réservé. Par la même raison les droits de pêche dans les golfes, détroits et lamer étaient considérés comme un régime, et quoique les petites pêches fussent données ordinairement aux habitants et surtout aux propriétaires voisins, néanmoins les grands poissons (tels que l'Esturgeon, (Sj. S.)) et la balaine étaient déclarés dans nos vieux livres de lois propriétés du Roi. (8)

Nos rois ont surtout attaché une grande importance à la souveraineté sur l'Oresund (Eysar Sund) (9) et ensuite sur le grand et sur le petit Belt (Belli Sund et Middel-Sund) (10) et tant parce que ces derniers unissaient, comme le premier, les Isles du Danemark et les pays les uns aux autres, que parce qu'ils avaient le chemin de la Baltique; ces trois détroits si importants pour le Danemark sont représentés sur une l'opinion de quelques personnes par les trois lions qui figurent dans les armoiries danoises.

(8) voyez la compilation d'Anchers II (p. 286-309-324-333 et mes notes étendues sur cet ouvrage Sk. L. VIII. 1. 3 Andr. Sum VIII. 1. I. L. III. 62) le roi Erik Sidel. L. I, 383 voyez aussi le présent ouvrage I, p. ).

(9) Le nom Eysar Sund se trouve déjà dans les livres de chansons de morts par Ragner Lodbrog voyez Steph. in notis ad Saxonem p. 21. Ce nom vient de ce que la terre, à l'endroit le plus étroit forme une oreille (Ore), mais je ne puis penser avec Schm que le Sund tire son nom de Halcyon ou l'actuel Elbenaur. (voyez la note de Schm dans le 3.<sup>me</sup> vol. de son histoire de Danemark p. 229). Le Sund était encore appelé par les étrangers dans le tems du règne du roi Valdemar Atterdag ordinairement "Noressured" c'est à dire le passage étroit, de l'anglais Narrow Schm XIII p. 508 on peut être du vieux normand "Nioëra Sund", (voyez Schm II p. 130.); cependant on trouve "Oresund" dans une lettre de 1343 (ib. p. 77).

(10) C'est en se fondant sur ce droit de souveraineté sur le



6  
Lorsqu'au commencement du treizième siècle  
la pêche des harengs augmentait considérablement  
en Scanie (vid. Skaane) (11) et que la  
navigation pour la Baltique prenait aussi  
de l'accroissement l'aldemar le victorieux (Seor)  
fit construire dès 1202 des fauux à Falsterboe  
d'après la demande des Lübeckois (12). Ceci  
a vraisemblablement été une nouvelle occasion  
de percevoir des droits sur les navigateurs, à l'entrée  
du détroit, car les droits en eux-mêmes étaient  
puits être plus anciens, de même que le droit  
n'a jamais été payé sous le nom de droits de  
faux (Tydsponge). Le plus ancien (datum)  
document écrit que nous possédions présentement  
concernant ces droits est une exemption  
d'acquitter les droits au passage du Belt que le

Sund et sur les Belts que la reine Margarete pouvait  
formeller dans les privilèges pour les villes marchandes  
(Kjöbst. priv.) Chap. 30. anciens Lachst.

II. Ad. S. 258), "qu'un navire qui est entraîné sans  
pilote dans l'Øresund ou les Belts ne doit pas être  
considéré comme débris, mais être rendu à son pro-  
priétaire ce qui est également établi par le droit de  
ville marchande (Kjöbstedret) du roi Christophe de Danie  
et du roi Scan.

(11) Sur la grande importance de la pêche des harengs voyez  
Sartorius I. page 209-211. p. 406-419. Ann. Lüb. lib. 6 c.  
13 §. 7. Saxo in præf. p. 3. Elle diminuait peu à peu, mais  
elle était encore considérable dans le courant du seizième  
siècle.

(12) Cfr. Dreyer Specimen juris publ. Lübeckensis circa  
jus naufragii. Burow et Wesmaria 4. to p. 64 not. 6  
cela se trouve mentionné. Au lieu que Konglev se trompe  
lorsqu'il dit dans ses premières bases du droit Danois  
& Norvégien p. 2<sup>re</sup> partie p. 24 qu'en 1228 ce roi rendit à ce  
sujet une ordonnance en faveur des Brunsuickois. Le  
roi donna bien, il est vrai, cette année une lettre aux  
Brunswickois pour leur assurer la liberté de commerce  
en Danemark, et pour affranchir leurs marchandises de  
droits, mais on n'y parle pas de (Tyds) fauux (voyez Schuldrack  
comm. de juris littoris Hamb. 1751 p. 86 & Forkelin Dipl. 1 p. 104)



7  
29  
roi Christophe 2 accorda l'année 1328 au couvent  
de Sorø. (13) On peut donc considérer comme  
décidé que les droits du Sund sont plus anciens  
que ceux du Belt, et d'après cela supposer  
l'ancienneté des premiers. A l'époque où la  
guerre existait entre Sueck et les autres villes  
anséatiques et le roi Valdemar, ces villes s'étant  
comparés au Sund perquirent les mêmes droits  
pendant le court espace de temps qu'elles en-  
conservèrent la possession. (14) Lors de la  
guerre entre le roi Albert et le roi Valdemar  
Atterdag dans l'année 1368 le premier ayant fait  
en Suède des progrès qui ne furent pas de longue  
durée, accorda différents privilèges aux villes  
anséatiques. Entre autres choses que quand un  
navire chargé de harangs passerait le Sund, le  
chargement serait exempt de droits, mais que  
le navire payerait 11 Skilling Grot 18. (15)  
Le roi Albert, qui même ne fut pas même un  
seul jour entier maître d'un côté du Sund  
ne se serait pas aventuré à faire des réserves si  
les droits du Sund (Oresundstolden) n'étaient pas  
universellement reçus alors par les rois danois  
comme maîtres des pays situés des deux côtés du

---

(13) Notes de Pontoppidan II. p. 136.

(14) voyez Suëde XIII. p. 483 qui fait mention  
d'une réunion des plénipotentiaires des villes à  
Wismar le 23 avril 1368, où entre autres choses il  
fut convenu que des droits seraient payés sur les  
marchandises, qui passeraient par le Norresund  
(Oresund) sous caution, et au delà d'aut de caution,  
les droits devraient être perçus.

(15) Voyez la nouvelle histoire d'état de Suède  
Lagerbäck 1. <sup>re</sup> Partie "Danemark" 577.



8  
Sund, surtout lorsqu'il était (nicht tel at legerstige)  
forcé à favoriser les villes anseatiques, ses alliés.

Le roi Erik de Pommeranie a sans doute  
contribué à la continuation exacte des droits  
du Sund, surtout en cherchant, par de nouveaux  
privileges à relever la ville marchande (Kiöbstäd)  
d'Eleneur (11425) (16). Les anciennes forteresses  
de Kjanderborg et Kjogor situées aux environs  
de la ville, servaient à cette époque comme  
longtemps auparavant à la défense de cette  
ville ouverte et à assurer l'entrée des droits  
du Sund.

(16) C'est une inexactitude complète que de faire remonter  
les droits de ville marchande (Kiöbstädlichkeit) d'Eleneur  
seulement à la concession de ces privileges. —  
Halegar appelé aujourd'hui Eleneur (Helsingör)  
est cité comme un marché célèbre dans le Sverf-  
-dætte saga (Svar. dala. s) à l'occasion de la  
vente d'un Islandais et de l'achat d'une esclave  
sous le règne d'Harald à la dont Heue (Heutand)  
Il est également cité comme une foire célèbre sous le  
roi Suenon à la barbe fourchue (Svend Tvedskæg)  
(Histoire de Suhm T. III p. 241) en 997 (Suhm ib. p. 417).  
Déjà sous le roi Erik Hlofpenning ( ) on y fonda en  
1242 un couvent de Dominicains dont l'hôpital et l'école  
latine doivent être des restes (Pontopp. note 1. p. 656 Suhm  
X. p. 21. (Boesons Beskrivelse af Helsingör) Description  
d'Eleneur par Boeson p. 182. (Danske Atlas) Atlas  
danois II. p. 289 un couvent de Carmélites fut établi au  
même endroit en 1430 (Pontopp. (ann.) note II. p. 551. ib.  
p. 598). On le cite également plusieurs fois dans l'histoire  
comme un point pris plusieurs fois pendant la guerre  
et comme le théâtre de plusieurs actions importantes;  
Par exemple en l'année 1288 qu'il fut pris et brûlé par  
Erik roi de Norwège, en 1318 où il fut conclu un accord  
entre le roi Erik Menved ( ) et Birger roi de Suède  
(Suhm XI. p. 44. 817).



9  
30  
C'est vraisemblablement sous ce roi que les  
droits furent perçus lorsque les guerres conti-  
nuelles qu'il faisait ayant épuisé ses coffres, il  
y suppléa par ce moyen. D'une augmenta-  
tion de droits a eu lieu sous son successeur le  
roi Christophe de Bavière, est un fait certain  
ainsi que cela résulte des plaintes qui furent  
exprimées à ce sujet dans une assemblée des villes  
anséatiques tenue en 1447. (17)

Sous le roi Jean (Florus) on conclut un  
important traité de commerce le 6 août 1490  
avec le roi d'Angleterre Henri VII, par lequel  
les navires Anglais qui allaient dans la Baltique  
s'obligeaient à passer (et sejourner) par le Sund  
mais quand la nécessité les obligeait à passer  
le Belt, à acquitter alors les droits à Nybourg  
(Dumont III P. II p. 239. Rymer foedera et  
Acta publ. Angliae XII p. 374). Le même roi  
fit, le 7 Décembre 1506 un traité avec les Suédois,  
d'après lequel leurs anciens privilèges furent  
renouvelés, et ils ne devaient pas payer <sup>en conséquence</sup> des droits  
plus forts qu'auparavant. Ce traité fut confirmé  
de nouveau l'année suivante (7 Jul. 1507) voyez  
Hvitfeld II. 1067 et Willebrandt Hans. Cron.  
p. 120.).

On a plusieurs renseignements (et lettres) (origines)  
~~origines~~ du temps de Christen 2, concernant  
ce droit. Ce roi transporta la douane d'Elbow

---

Sous le règne du roi Waldemar Attordas ( ), il est  
cité comme l'un des lieux où ce souverain aimait le  
mieux à résider (Schm XIII. p. 253.)

(17) (Sart. Gesch.) Histoire de l'union des villes  
anséatiques Tom 2. Göttingue 1803 p. 404.

(Heri. i. Noten som Hiemmel herfor citeres Arkun-  
= der buch.)



10  
à Copenhague, pour favoriser la capitale  
aux dépens de l'autre ville, dont il était mécon-  
tent, et nomma la fameuse Sigbrit chef de  
la Douane, mais ce changement donna  
lieu à beaucoup de plaintes principalement  
de la part des Lubeckois, il fut obligé après  
quelque temps de rétablir la douane dans le  
lieu où elle était auparavant. (18)

On voit combien les droits de la Douane  
du Sund étaient déjà si considérables sous ce  
roi par le rapport de l'Amiral Sören Norbye  
(Admiral Sören Norbyes Yltring) à l'Empereur  
Charles V, qui s'élève à la mine  
d'or du Danemark.

Les faveurs accordées aux hollandais au  
passage du Sund, qui avaient éveillée la jalousie  
des villes anseatiques, et le refus que fit le sénat,  
après la mort du roi Frédéric 1<sup>er</sup> d'exclure cette  
nation de toute participation au commerce de  
la Baltique, furent les principaux motifs des  
efforts des Lubeckois pour replacer le roi Christien  
II sur le trône ou de la guerre qu'on a appelée  
la guerre du Comte (Grevefeide)

Le traité conclu à Spire (Speyer) le 23 mai  
1544 entre l'Empereur Charles quint comme  
souverain des pays bas et le roi Christien III.  
(imprimé chez Schmauss dans le Corp. j. iur. gent.  
T. I p. 257-259 et dans Du Mont IV p. II 273.  
Histfeld II. 1533) avait pour but d'assurer  
les navigateurs de ce pays contre la pro-  
hibition du passage des détroits et canaux  
danais et contre l'arrestation ou confiscation

---

(18) L'apologie des Lubeckois contre le roi Christien  
2 de 1523 se trouve dans la Cronique anseatique de  
Willebrandt Lubeck 1748 p. 131. 132.



(*carholdse*) du navire ou de la cargaison en cas de besoin (*for Nødstilfælde*). En ce qui concerne la douane danoise ou les droits danois il détermine seulement, qu'ils doivent être perçus ainsi que cela a été pratiqué depuis les anciens tems (19). Il est d'autant plus absurde de vouloir prétendre que c'était le premier traité, dans lequel on a réglé des stipulations concernant les droits du Sund, qu'il ne se trouve dans le traité un seul mot relatif à ces droits, tandis qu'au contraire, ainsi qu'on l'a vu plus haut, il existe plusieurs traités plus anciens, dans lesquels on parle nommément des droits du Sund. Il est cependant certain, que les hollandais ont compris (*antaget*) que par ce traité l'roi s'était obligé à ne pas augmenter les droits du Sund, en ce qui les concerne, aussi s'y sont-ils toujours rapportés dans les négociations postérieures (*senere Forhandlinger*), jusque au traité de Christianopole de 1645. Le roi Christian 3 n'a pas néanmoins interprété ce traité aussi littéralement (*saa bogstaveligt*) ou n'a pas donné à ce traité une interprétation aussi étendue; car déjà trois ans après (1548) comme les hollandais se plaindraient de l'augmentation des droits, il ne le nia pas entièrement, mais il sortit (*beraabte sig paa*) qu'il devait être en droit (*beføiet*) d'exercer la même liberté, que les autres souverains

(19) Molesworth, qui est sur ce sujet aussi obscur que lorsqu'il en traite d'autres, ne dit pas seulement que c'est le premier traité qui a été conclu concernant ces droits, mais il avance et établit comme règle constante que les



s'attribuaient (Tiltoq sig) dans un degré plus élevé. (20)

Sous le roi Frederic II, peu après son avènement autheur fut conclu à Odense le 25 Juillet 1560 un traité important avec les six villes veudes (Vendiske Stæder) Lubeck, Hambourg, Rostock, Stralsund, Wismar & Lünebourg, par lequel les droits du Sund sur le navire et sur les cargaisons à payer par ces villes furent réglés d'une manière infiniment plus avantageuse que pour les autres villes anseatiques. On leur accorda par ce traité le droit de passer le Belt avec leurs navires en payant des droits semblables (lige Told Seværlse) ce qui jusqu'à présent a été formé. Ce traité qui contient plus de développements qu'aucun des autres anciens traités relatifs aux droits du Sund a continué de servir de règle (Norm) pour les susdites villes jusqu'à nos jours.

Pendant la guerre avec les Suédois le roi Frederic II ayant appris, que le fort situé près d'Ellenør et appelé Krogen n'étant pas une forteresse assez considérable (Tilstrækkelig værn) pour assurer le payement des droits du Sund pendant une guerre maritime, fit bâtir 4 ans après la paix de Stettin le château et forteresse de Kronbourg, dont la construction dura 9 années (depuis le 11 mai 1574

navires des pays Bas de 200 Tonneaux et au dessus devaient à leur entrée (ved Indsejlingen) dans la Baltique ou à leur retour payer deux (2) Rosmobles, mais s'ils étaient au dessus de la dite grandeur (overformelste Størrelse) 3 Rosmobles. Cela peut avoir été le droit ordinaire (sedvanligmæssigt) pour les navires chargés, mais non pour ceux en lest car ceux ne payaient que la moitié) mais le traité n'en dit pas un mot. V. Krag's histoire de Christian 3 plainte des Holl. à l'Emp. Charles Quint I. p. 315. On a plus sujet de s'étonner qu'un Hollberg (histoire de Danem. II. p. 817) & dans (saml. Skri.) XVIII p. 195) qu'un Schytte (Elst (Tor.) matel. et pol. du Danem. & de la Norvège p. 594) & plusieurs autres admettent que le traité de Speyer soit le plus ancien concernant les droits du Sund (Oresundstolten).

(20) Voyez la page suivante



13  
jusqu'en 1583) (21) après quoi (<sup>32</sup>hvorimodt)  
l'ancien fort fut démolli. Les grandes dépenses  
occasionnées d'abord par la guerre avec la  
Suède et ensuite par la construction de Kronborg  
détournèrent le roi à hausser les droits du  
Sund, ce qui fit naître des plaintes de la  
part des Hollandais, des villes anseatiques  
et des anglais. Lorsque les Lubeckois  
adressèrent en 1582 leurs réclamations à  
l'Empereur et à la diète à Augsbourg (22)  
le roi en fut tellement mécontent qu'en 1583,  
pour le punir, il augmenta les droits avec  
qui les concernait, et l'ancien état des  
choses ne fut rétabli qu'en 1590.

Pendant la minorité du roi Christian IV  
de nouvelles plaintes furent portées à  
(Rigsraad) contre cette

augmentation des droits, mais cela resta  
comme par le passé à l'exception des  
amendes de Douane (Formeløstestræls),  
qui furent remises, car le

roi ne se fit aucun  
changement, les droits du Sund étant une  
régale appartenant spécialement et  
~~intégralement~~ aux produits qui entraient  
intégralement dans la caisse royale (23)

Lorsque le roi Christian IV prit le règne  
du gouvernement, il ne se montra point  
disposé à faire de semblables diminutions,  
mais au contraire les dépenses d'une  
guerre de Calmar l'avaient  
entraîné à augmenter les

(20) Voyez l'histoire de Christian IV. par H.  
Krag I p. 315-317, où la réponse écrite du  
roi est insérée in extenso; voyez aussi mon  
traité sur l'exception des droits du Sund  
accordée aux Hollandais sous le roi Christian II,  
dans les Mémoires de la Société Littéraire  
Scandinave (Skand. litt. Selsk. Skrift.) XVIII,  
p. 326 et 327.

(21) Histoire de la branche d'Oldenbourg par  
Schlegel I p. 268

(22) Histoire de la ligue anseatique par Sartorius  
III, p. 132 aux remarques où il cite les marchandises  
fournies à des droits. Chronique de Rosen p. 339.  
Histoire Christ. 2<sup>e</sup> édition v. J. H. Schlegel  
I p. 84 et Histoire de la maison d'Oldenbourg,  
I p. 285.

(23) Traduction allemande de Hange p. 84



droite du Sund; ce qui mécontenta les  
Lubeckois et les Hollandais, lesquels  
après s'être vainement adressés à l'Empereur  
Mathias, firent entre eux une alliance le  
29 mai 1613, pour défendre leurs droits  
contre le Danemark (som nermens van  
zettet mod Danmark) quoiqu'ils ne  
fussent point expressément spécifiés dans  
le traité de paix conclu précipitamment à  
Calmar (24).

Le roi abaissa le taux des anciens droits  
particulièrement en 1620, mais la part  
qu'il prit à la guerre de Trente ans, et la  
nécessité dans laquelle il se trouva, après la  
paix de Lubeck de se tenir toujours armé  
le contraignirent à hausser de nouveau  
les droits (25) ce qui doit surtout avoir  
eu lieu depuis 1638.

Cette augmentation de droits, ainsi que  
la visite sévère à laquelle les navires

avec les notes de Schlegel au même endroit.

(24) Voyez à ce sujet l'histoire de la ville de  
Lubeck par Becker II p. 327-329 où l'on  
cite les ouvrages publiés sur ce débat III.  
p. 11-13.

(25) Le secrétaire de l'ambassadeur de France  
Courmesvins (a) prétend que les droits du Sund se  
sont élevés en 1629 ou 1630 à trois millions de  
livres françaises (Ambassade de Courmesvins)  
p. 40). L'envoyé du Pape qui visita le  
Danemark en 1612 dit dans sa description de  
ce pays publiée par le Cardinal Bentivoglio,  
que les droits du Sund formaient le revenu  
principal du roi (voyez notes de Schlegel aux  
pages 2<sup>ème</sup> parties de Slange p. 579. On  
dit dans la relation véridique sur le Danemark  
(troverdigge relation) du résident suédois Magnus  
Durel, que les droits du Sund avant la dernière  
guerre avec la Suède, c.à.d. la guerre de  
1644 et 1645 étaient élevés de 5 à 600,000  
Rigsbankdaler (Rblr) (Voyez la collection de  
Salm sur l'histoire du Danemark par Sandvig  
vol. 2. 5<sup>ème</sup> liv. pag. 72)

(a)



étaient soumis pour empêcher la pauc<sup>33</sup> des  
droits (Toldseig) donna lieu à ce que les  
hollandais se joignirent aux Suédois dans la  
guerre qui éclata en 1643, et la fatale tournure  
(ou issue) que prit <sup>cette</sup> guerre déterminna le roi  
à régler les droits du Sund d'une manière  
très avantageuse aux Hollandais, par le  
traité de Christianople conclu le 13 août 1645  
et ce tarif des droits du Sund non seulement  
a continué d'être en règle pour les habitants  
des pays bas (de forenede Nederlande) mais plusieurs  
(seuere) aussi pour les autres nations maritimes  
appelées privilégiées (26) (Du Mont VII. p. 312  
Schmauss p. 537)

Par le traité appelé de redemption (redemptions  
tractat) avec la Hollande du 9 Octobr. 1649 —  
conclu à la Haye (Haag) par le conseiller de cour  
et d'Etat (Rijkshofmeester) C. Ulfeld les  
Hollandais furent exemptés du paiement des  
droits du Sund pendant 36 ans moyennant  
une rente annuelle de 350,000 gyldeu hollandais (a)  
mais comme ce traité fit naître des mécontente-  
ments en Hollande et qu'il ne plaisait pas  
d'avantage en Danemark, il fut remplacé

(26) Cela fut expliqué plus tard dans un simple  
article de la convention conclue par C. Ulfeld  
le 12 Fevr. 1647 (Du Mont VI. p. 367) notam-  
ment en ce qui concerne les droits de feu oufameux.

(a) Le Gylde de Hollande (holl. Gyldeu) valait  
et vaut



plustard par le traité du 26 Sept. 1653 nommé  
de rescision (Rescissions Tractat). (26) Le traité  
de Christianople, que l'on en conséquence de nouveau  
en vigueur fut ratifié en substance (i det resentlig  
stadfestet), mais avec différentes additions par  
le traité conclu pour 40 ans avec les Etats généraux  
le 15 Juin 1701. (27) En 1725 on entama des  
négociations pour un nouveau traité de commerce,  
elles furent ~~continues~~ en 1732, mais le traité ne  
fut pourtant pas terminé<sup>(28)</sup> d'où il est résulté  
que celui de 1701 est encore en vigueur.

Les Suédois avaient seuls obtenu en 1570 par  
l'article 14 du traité de paix de Stettin, la faculté  
(allene tilstaaelse) de passer librement le Sund  
(Rosen Chronique du roi Frédéric 2 p. 249);  
Par l'article 4 du traité de Kneröd conclu en  
1613, il fut en outre décidé, que les marchandises  
auxquelles ils feraient passer le Sund seraient  
exemptes de droits, à l'exception de toutes les espèces  
de boissons, il paraît donc que des droits devaient  
être perçus sur les navires. (Slange I. p. 332)  
La ville de Gothenbourg (Göteborg) fondée depuis  
peu de temps ayant été détruite pendant la guerre,  
le roi Christian IV qui considérait le commerce

(26) voyez ce traité dans Aitzema van Staet. an  
Orlogh T. VI. p. 710-715 et T. VII p. 519 ff. 719  
Du Mont VI. P. I. p. 535. Voyez aussi Basnage  
histoire des provinces Unies p. 161 et l'histoire de  
Danemark de Holberg (écrits complies) (Saml. Skr.)  
XIX partie p. 46-53) qui donne des éclaircissements  
concernant les négociations. J'ai démontré (opuscule)  
dans un traité (afk.) inséré dans les mémoires de la  
société littéraire Scandinave tom. 18<sup>ème</sup> p. 424-331,  
que le roi Christian 2 avait exempté les Hollandais  
des droits du Sund moyennant une rente annuelle  
(probablement dans l'année 1520).

(27) Du Mont VIII. P. I. p. 32 ordonnances royales  
Danoises pour 1703 p. 57 et dans l'extrait de Schou  
II. p. 26.

(28) Voyez des actes authentiques comme  
pour la Statistique del'Etat Danois p. 77. (Baytræge)



qu'elle faisait comme contraire à son droit <sup>37</sup> sur  
le Sund, fit décider (*fastsattes*) que lorsqu'elle  
serait reconstruite ses privilèges ne porteraient  
préjudice à son droit royal. (*ikke være hinder-  
lige*).

Par le traité de paix de Bromsebro du 13 août  
1645 art. 10 ff les Suédois obtinrent pour la première  
fois une exemption complète tant sur le navire  
que sur la cargaison au passage du détroit du  
Sund et des Belts, et qu'ils furent dispensés de  
la visite de leurs navires. (28) Il en résultait  
qu'après cet acte les droits du Sund tombèrent,  
selon Magnus Dunell, de 5 à 600,000 Rdlr.  
à 70 ou 80,000 Rdlr. (29) Le Danemark fut  
obligé de la paix de Roeskilde 1658 de céder  
la Scanie le Halland et le Blekingen, et cette  
cession fut confirmée par le traité de paix de  
Copenhague des 27 mai et 6 juin 1660, mais on  
disposa dans le dernier de ces traités, que par cette  
séparation les Suédois n'auraient aucun droit  
à prendre part dans les droits du Sund, mais  
qu'ils recevraient seulement une indemnité pour  
les frais d'entretien des fanaux établis sur la  
côte de Scanie. (art 546) (30)

(28) Du Mont V.P.I. p. 313. Aitzema V. 41  
histoire de Christian 4 par Slange II p. 1487. On  
ne trouve dans le Corp. jur. gent. accad. de Schmaus  
p. 540 qu'un extrait. Le Hallande, fut à-  
proprement parler cédé aux Suédois pour 30 ans,  
comme garantie de cette exemption de droits, ce qui  
a échappé à l'attention de nos historiens (v. art.  
26). Voyez la collection de Lachm pour l'histoire  
Danoise II. 3 Liv. <sup>sm</sup> p. 72.

(30) Du Mont V.P.II p. 205 et ib. p. 319 Schmaus  
p. 669 et 729.



Lorsque l'entière exemption de payer les droits  
 de douane ~~par le~~ eut été reconnue en faveur  
 de tous les Suédois ainsi que pour les provinces  
 nouvellement conquises, le montant des droits  
 éprouva une forte diminution, et particulièrement  
 lorsque d'autres nations, parmi les quelles on doit  
 citer en première ligne les Hollandais en se servant  
 du pavillon et de passeports Suédois, cherchèrent à  
 participer à cette exemption de Droits. Cet état  
 de choses cessa ensuite à la paix de Fredericksborg  
 du 3 Juillet 1720. Les Suédois s'obligèrent par  
 les art. 9 & 11 de ce traité à payer les mêmes droits  
 que les nations les plus favorisées lorsque leurs  
 navires passeraient le Sund ou les Belts, et le  
 Danemark restitua toutes les conquêtes qu'il  
 avait faites (De Mont VIII p. 11 p. 29. histoire  
 du roi Frédéric 4 par Riegel. II. p. 1172). Ce traité a  
 été confirmé par le traité de paix de Sönkiöping  
 du 10 Déc. 1809. de même que par celui de Kiel du  
 14 Janvier 1814 (art. 27. v. H. Tr. 2 Novembre 1814).  
 Un traité fut conclu avec la France à Copenhague  
 le 5<sup>e</sup>/<sub>15</sub> Nov. 1645, par conséquent immédiatement  
 après celui de Christianeople avec la Hollande  
 et celui de Bromsebroe avec la Suède; d'après  
 ce traité les Français obtinrent en ce qui concerne le  
 payement des droits du Sund les mêmes avantages  
 que les Hollandais (art. 4 - 11 dans Dumont  
VII. I p. 328). Par un traité de commerce  
 postérieur du 14<sup>e</sup>/<sub>24</sub> fév. 1663 il fut établi expresse-  
 ment, que les droits du Sund seraient perçus  
 conformément aussi, du 27 Sept. 1645 (art. 7 -  
 dans Dumont VII. II p. 436 voyez de Retz  
 répertoire p. 114) Présentement le traité de 23 août  
 1742, (des statuts des nys novinte i denne Post) qui  
 constate le ci-dessus nommé dans ce post (art. 5)  
 ce qui sert de règle pour la France (v. Tr. 30 Sept. 1742)

(31)

(31) Le traité de commerce de 1742 est copié dans le codex  
jur. gent. rec. I, 591 de Wenck et dans la Collection  
d'Ordonnances, ainsi que dans Schoe III.



Pour ce qui concerne les ports de mer <sup>32</sup> Vendes (12) ils restèrent en possession des libertés que le traité d'Odense du 25 Jul. 1560 leur avait accordées. Le traité du 30 Juin 1762 (Martens IV. 519) et celui de Gottorp du 27 mai 1768 art. 10 accordait aux Hambourgeois en ce qui concerne les droits du Sund les mêmes faveurs que celles dont jouissaient les nations les plus privilégiées (32).

A l'occasion de quelques différends survenus entre l'Angleterre et le Danemark, ce qui est relatif au premier de ces pays fut réglé plus en détail et fixé par le traité conclu le 15<sup>25</sup> Septembre 1654 sous le protecteur Cromwell, et par lequel il fut décidé que les Anglais payeraient les droits du Sund de la même manière que par les hollandais (Du Mont VII. II. p. 145). Ces dispositions furent ratifiées par traité du 13<sup>23</sup> fév. 1661 art. 23 & 24 (*ib.* p. 346). D'autres différends relatifs aux réglemens des droits du Sund s'étant élevés en 1667 entre les anglais et les danois aux négociations de Breda, après l'avènement au Trône du roi Charles II, ils furent réglés par le traité de Commerce du 11 Jul. 1670 (art. 8. et ff.) qui décida de nouveau que les droits seraient perçus pour les anglais d'après le même tarif que pour les Hollandais (33). Ce traité continue à servir encore de règle (v. traité de paix avec la grande Bretagne à d. Kiel 14 Jan. 1814 art. 13).

---

(32) N. Urkunden et Materialen II. 509  
Claus Recueil p. 52. (voyez aussi l'ordre à la douane du Sund du 18 mai 1769 dans l'appendice (Anhang) de Schou p. 2<sup>de</sup> note).

(33) Du Mont VII. PI. p. 132. Schmaus p. 952  
ainsi que dans la collec. d'ord. ces et dans Schou.



C'est le 8<sup>19</sup> Octobre 1782 que le Danemark  
conclut avec la Russie, qui n'avait acquis  
que dans le siècle précédent, ses possessions sur  
la Baltique, un traité, qui détermine tout ce  
qui a rapport aux droits du Sund (art. 7-10)  
(34) le quel est encore en vigueur.

L'Espagne témoigna le désir d'être classée  
parmi les nations privilégiées seulement après  
que son commerce avec la Baltique eut  
cessé d'avoir de l'activité par suite de la perte  
des pays Bas. Le traité de commerce  
conclu le 1<sup>er</sup> Juillet 1742 entre les deux  
puissances ne paraît pas avoir été ratifié (35)  
Il fut en conséquence décidé pour la première  
fois en 1792 que les privilèges appartenaient  
aux navires Espagnols (voyez communication  
de la chambre générale des Douanes (Général.  
toldkammer) du 1 mai dans Schow note de  
l'appendice page 2.

Un traité de Commerce fut conclu avec le  
Portugal le 26 Sept. 1766 dont les deux premiers  
articles assuraient aux navires Portugais les droits  
des nations privilégiées. (Clausen I. p. 1-4 Martens  
recueil VI, 46)

Il paraît que les mêmes avantages ont été  
concédés au royaume de Naples et de Sicile par  
le traité du 16 avril 1748 art. 2 (Wenck II 275-  
collection d'ordonnances et dans Schow IV p. 61 ff.)

(34) Clausen Recueil p. 171-193 et dans Schow VIII

(35) Voyez pour ce traité Koch table des traités  
Basle 1802 T. I p. 353 et l'apperceu dans le  
répertoire de M.<sup>re</sup> de Retze p. 192 et 193 où l'on  
cite les raisons qui font douter si ce traité a été  
ratifié.



35

Quoique la Prusse ait un assez vaste étendue  
de possessions sur la Baltique et des places  
qui font un commerce considérable le  
premier traité de Commerce qu'elle a conclu  
avec le Danemark, ne date néanmoins que  
de 1818. Seulement les villes appelées  
Vendes qui étaient passées sous la domi-  
nation de la Prusse, ou celles que les Suédois  
avaient conquises pendant la guerre de  
trante ans et qui plus tard furent cédées  
à la Prusse jouissaient au passage du  
Sund et des Belts de beaucoup d'avantages  
fondés sur le traité de paix d'Osens du 25<sup>th</sup> Jul.  
1563, et qui avaient été confirmés de nouveau  
à ces dites villes par l'article 34 du traité de  
Bromsebroe de 1645. (36) mais d'après le traité  
de Commerce du 17<sup>th</sup> Juin 1818, tous les navires  
Prussiens jouissent lorsqu'ils passent le Sund,  
les Belts ou le canal du Holstein & Lauenburg de  
tous les avantages qui sont ou seront accordés  
aux nations les plus privilégiées ainsi qu'aux  
naturels du pays, sous la condition que les  
navires Danois seront traités également  
lorsqu'ils entrent dans les ports de Prusse  
(voyez Collec. d'Ord. et Schou XVIII N.  
1 p. 127-137.)

Les Etats unis de l'Amérique septentrionale  
ont obtenu par le traité du 26 avril de l'année  
courante (1826) les mêmes avantages que  
ceux qui sont accordés aux nations énumérées  
ci dessus (Art. 5).

---

(36) Voyez v. Steck abh. von Danemark  
Mittel und der Sund, Helgolands Meer.  
Petersburg. Verlagsbuchhandlung von  
Schubert. (König) p. 152



De cette manière les droits du Sund sont  
devenus réguliers avec les Etats maritimes  
les plus considérables et on a ainsi prévenu  
par ce moyen les plaintes contre l'arbi-  
-traire.

§. 28.

Du droit fondamental sur les droits  
du Sund et les Belts.

Les écrivains étrangers comme les nationaux  
qui ont voulu indiquer le véritable fonde-  
-ment des droits du Sund, ne paraissent  
pas avoir réussi, et par là ils ont fourni  
aux mal-intentionnés des prétextes pour  
supposer que ce droit était l'effet vraisem-  
-blable d'une usurpation. Ils ont prétendu  
que ces droits devaient être considérés tantôt  
comme un dédommagement pour les dépenses  
d'érection & d'entretien des faroux, tantôt  
comme une indemnité pour la protection  
que le gouvernement danois s'était chargé  
de donner aux navigateurs qui fréquentaient  
ces détroits, tantôt que c'était les traités qui  
avaient assuré cette prérogative au Danemark.

Ceux qui prétendent que ce droit n'est  
fondé que sur l'usurpation, soutiennent qu'il  
fut créé à l'occasion de l'ancienne & abondante  
pêche sur les côtes de Scanie et qu'il avait  
subsisté abusivement, lors que cette pêche cessait  
d'être aussi productive. Cette dernière explica-  
-tion que des danois même approuvent est  
suffisamment réfutée, par la simple obser-  
-vation, que l'on a toujours établi une différence  
entre le droit qui se percevait pour la pêche des  
harangs et sur les marchandises importées dans  
les marchés de la Scanie ou qui en étaient



37

exportés, lesquels droits étaient toujours  
perçus du côté de la Scanie et le droit  
particulier de transit, lequel a toujours  
été exigé du côté de la Suède. Il  
n'est pas non plus probable que les étrangers  
auraient continué à payer ce droit après  
la cessation, qui leur était bien connue,  
des causes qui avaient motivé son établis-  
sement.

En ce qui concerne les points de justice  
cités ci-dessus, ils ne supportent pas  
non plus l'épreuve. D'abord il est très proba-  
ble, que les droits du Sund ont été exigés  
de ceux qui passaient ce détroit bien avant  
que l'on pensât à des fanaux. En second  
lieu quoique le fanal le plus ancien soit  
celui de Talsterboe en Scanie, néanmoins  
le droit a été toujours exigé au lieu actuel  
en Suède. En fin on a toujours fait une  
différence entre argent de feu (Tyhspenge) et  
et droit (Told) (p. 286). Les anglais exigent  
un impôt de feu pour les fanaux établis sur  
les côtes britanniques pour l'utilité des  
navigateurs, mais cet argent n'a jamais  
été perçu ou payé sous le nom de droit. (1)

Il est vrai que les Rois Danois ont toujours  
protégé la navigation par les détroits, mais  
ils n'ont jamais fait d'augmenter les droits de  
cette obligation dont ils se sont chargés  
volontairement, et les puis qu'ces étrangers  
n'en ont pas fait non plus la condition pour  
le paiement des droits.

L'obligation de payer ces droits est bien  
plus ancienne même que le traité le plus  
reculé concernant ces droits. Il n'y en a  
pas un seul qui les concède au roi danois



comme une prerogative nouvelle, et que —  
prétend qu'ils étaient auparavant problé-  
=matiques, ils parlent seulement de la  
manière dont les droits devraient être perçus  
à l'avenir et mettent des bornes au —  
grand bienfice pour la puissance étrangère.  
Quelle absurdité donc de considérer comme  
fondement du droit, ce qui en fut la —  
conséquence dans les temps plus modernes.  
On pourrait d'après cela aller si loin  
que de soutenir que les nations qui n'ont aucun  
conclu de traité avec le gouvernement  
danois seraient exemptes de payer des  
droits (ce que suppose cependant cette dé-  
=duction) tandis qu'au contraire ils doivent  
payer des droits plus élevés et sont soumis  
à certaines restrictions en ce qui concerne  
la perception des droits (p. ex. la Prusse  
jusqu'en 1818).

Le fondement principal de ce droit est  
au contraire la suprématie sur le Sund,  
que les rois de Danemark ont exercé depuis  
un temps immémorial. Ce droit, a, dans sa  
partie la plus étroite, à peine,  $\frac{3}{4}$  de mille  
de largeur. ( )

Lorsque cette souveraineté commença et  
la Scanie était une possession du Danemark  
qui continua à la garder jusqu'en 1658; et  
il en résultait que le Sund pouvait être ainsi  
commandé des deux côtés. Tandis que le danger  
particulier et la force des courants sur la côte  
de la Scanie sont les motifs qui ont déter-  
=miné les navires à s'en tenir toujours vers  
la côte de Suède, d'où il résulte<sup>(1)</sup> que le Sund



est domine de plus près de ce côté: <sup>38</sup> aussi le  
gouvernement danois a-t-il eu soin de  
stipuler dans le traité qui dans le cas  
de séparation de la Scanie, les droits du  
Sund seraient néanmoins réservés exclu-  
sivement à la Couronne Danoise et que  
les Suédois resteraient obligés d'entretenir les  
fanaux sur les côtes de Scanie réservant  
pour dédommagement une somme annuelle  
de 3,500 Rbbl. ancien change (traité de 1660  
arts. 6) (37)

On a déjà mentionné plus haut (p. 284)  
que la suprématie prétendue sur le Sund  
par les rois de Danemark n'était pas une  
exigence de ces souverains; mais s'étendait  
sur tout les golfes et détroits traversant ou  
touchant le territoire danois. Aucun autre  
détroit européen ne ressemble à celui-ci à  
l'exception du détroit entre Naples & la Sicile  
et de celui de Constantinople (38) mais en  
ce qui concerne le premier, c'est sans doute  
par ce que le gouvernement n'avait pas une  
marine assez puissante qu'il n'y a pas fait  
valoir un semblable droit; et en ce qui

---

(37) "Ita tamen, ut S. R. Maj. regnumque  
Suecie nec inde nec quacunque alia de causa  
aut quocunque pretexto ullum jus, vectigal  
aut tributum aliquod in Orcundis prelo  
imporandi aut exigendi prætendant."

(38) Le détroit de la manche (Brittische Canal)  
et celui de Gibraltar sont trop larges pour qu'on  
puisse y faire valoir un droit semblable;  
D'ailleurs les pays situés de chaque côté de ces détroits  
ont presque tous été sous des gouvernements dif-  
férents.



concerne le second la Porte Ottomane, a longtem  
exercé un droit bien autrement important  
sur ce detroit, celui des opposer complète-  
ment à l'entrée et à la sortie de la mer noire  
(39). Mais la puissance maritime de  
Danemark étant la plus ancienne et  
ayant été pendant très longtemps la plus  
considérable, le gouvernement pouvait  
faire valoir un semblable droit de supré-  
matie à l'égard des navigateurs soit  
suivant que cela lui convenait, en interdisant  
entièrement le passage ou en leur permettant  
sous des conditions raisonnables, en les  
assujettissant par exemple au paiement  
d'un certain droit doit par conséquent être  
considéré comme un débris de la suprématie  
que le gouvernement exerçait anciennement  
sur les mers voisines; on entrera plus tard dans  
de plus grands éclaircissements. Les rois de  
Danemark se sont depuis longtemps trouvés  
compétents pour hausser ou diminuer ces  
droits selon les circonstances.

Lorsque quelqu'une des puissances étrangères  
se plaignait de la hausse des droits, la  
réponse a toujours été, du moins jusqu'au  
traité de Constantinople en 1645, que la  
suprématie du roi des Rois ne pouvait pas  
permettre que des étrangers y missent des  
bornes (40) à l'exécution d'un semblable droit

---

(39) Un passage aussi étroit que le Sund peut être  
comparé à un large fleuve, mais les gouvernements se  
sont toujours considérés au sujet du passage comme  
autorisés à imposer des droits de ceux qui le passent.

(40) V. la réponse du roi Christian 3 à l'Empereur Charles  
dans les notes de Krag (v. p. 291) et dans le  
rapport (Beretning) sur la mission de N. Kragerus  
de la reine Elisabeth dans le nouveau magasin danois.



39

régation, et ces puissances se sont contentées de  
cette réponse. Ce droit était généralement  
reconnu ou considéré comme une tromperie si les  
navigateurs prenaient la route du grand  
ou du petit Belt. Cela fut aussi expressément  
défendu aux Amsterdamois l'année 1453(41)  
par le roi Christian I.<sup>er</sup> et aux anglais dans le  
traité de 1490 par le roi (Hans), excepté dans  
le cas où ils y seraient forcés par le mauvais  
temps, mais alors les droits devaient être  
payés à (Nykøbing).

Ce chemin fut aussi très longtemps  
défendu aux villes anseatiques, et elles  
n'obtinrent la permission d'y passer qu'à  
l'air d'Odense de 1560 en payant le même  
droit qu'au passage du Sund. (42)

Ce droit de suprématie pleinement  
reconnu par les autres nations fut converti  
parfois au gouvernement (forlede) la préten-  
-tion non homologuée (ou non approuvée)  
(uhjemlids), que chaque route prise hors des  
états danois pour les ports Russes, aussi bien  
que du Finmarken norvégien pour Archangel,  
était une violation des droits légatiers des rois  
de Danemark, d'où il résultait sous le règne  
de Frédéric II aussi bien qu'au commencement  
du règne du roi Christian IV des contestations  
surtout avec l'Angleterre. (43)

---

(41) Noordkerke priv. van Amsterdam 1. 53 cité dans le  
commerce hollandais de Piracs traduit par Linder  
p. 63. 64 et de Sutorius dans l'histoire de la ligue  
anseatique II p. 282. 283.

(42) Du Mont VP. I p. Marquard de jure marca-  
-torum Lit. E. p. 249-255. Sutorius III p. 130.

(43) v. la chronique de Resen de Frédéric 2 p. 311-  
313. l'histoire de Christian 4 de Plange, dans Schlegel  
I.<sup>re</sup> (aff.) (strophe) 87. (rue dans le magasin) Nou-  
veau magasin danois tom. 4. 3.<sup>e</sup> Liv. 5<sup>me</sup> mission de  
N. Krag en Angleterre. 1598 et 99.



Ces prétentions fort grandes surtout en attendant à montrer, combien ce droit de suprématie avait à cette époque d'étendue.

C'est de ce droit de suprématie presque illimité sur le Sund qu'une connaissance semblable du même droit de la part des nations Commerçantes, peut lui en s'ex-feliques.

Mais lorsqu'une fois l'obligation de payer ces droits par ceux qui passaient par le Sund s'était généralement reconnu, alors on devait naturellement considérer comme une manière d'éluider cette obligation lorsque quelqu'un faisait un détour considérable par les Belts, laquelle action d'éluider n'évitait pas la revalidation, parceque là également le passage était entouré du territoire <sup>par</sup> des forteresses danoises ainsi que des navires de guerre danois obligeaient les navires qui passaient à payer les droits, qui auraient dû <sup>être</sup> acquittés à Prekrog ou à Elsenør. Ce fut à cause de ce village (synsmade) que des puissances étrangères (ainsi que cela a été mentionné p. 288) s'obligèrent néanmoins par des traités à s'abstenir de ce passage lorsqu'elles n'y seraient pas forcés par les gros vents, et dans des tems plus modernes on le leur permit, comme une preuve de grande faveur.

On doit ensuite remarquer qu'on n'avait pas limité, dans cette période, le territoire maritime d'un Etat dans des bornes aussi étroites comme on l'a fait dans les tems plus modernes, mais une marine l'étendit sans contradiction tant qu'elle possédait la puissance nécessaire pour faire valoir son droit.



40

Le second argument principal pour ce droit de péage est une possession immémoriale car quoiqu'on la prescription ne soit point considérée entre les états comme une manière légale d'acquiescer, il faut en peut dire néanmoins qu'une possession immémoriale (prescriptio immemorialis) peut être considérée ainsi, laquelle a un fondement entièrement différent de la prescription et que l'on peut aussi peut s'en passer dans le droit des gens positif, comme dans le droit privé (14), sans qu'il en résulte une confusion évidente relativement au droit (Rechtsverhältnis) d'un Etat à l'égard d'un état d'une puissance étrangère. On voit par l'exposé historique du droit du Sund, que le gouvernement danois a possédé ce droit pendant plus de 5 cents ans et à cette époque on ne le cite pas comme un nouveau droit, mais comme un droit ancien et que pendant tout ce temps il l'a exercé, sans que son titre ait été mis en doute par les gouvernements étrangers,

---

(14) Il y a des Etats tels que l'Angleterre, dont le droit privé (private law) n'admet pas la prescription comme une manière légale d'acquiescer, mais la possession contradictoire ancienne (umindelig besidelse) ne vaut vaut pas moins là qu'ailleurs. Dans les états où la prescription est introduite on y a recours rarement, mais



d'où l'on peut conclure qu'il y a probabilité  
incontestable (*Ualbervislig forordning*) qu'il  
doit avoir un fondement légal.

Que le gouvernement danois en protégeant  
dans tous les tems les navigateurs contre les  
insultes, en établissant depuis *Skagen* & (  
(avant la séparation de Norwège) depuis *Lindes-  
nes*) jusqu'à *Bornholm* & *Christiansøe*  
d'excellents fanaux dont non seulement le  
nombre dernièrement été considérablement  
augmenté par des nouveaux dont la qualité  
de ces derniers a été essentiellement amélioré  
en établissant une bonne organisation de pilotes,  
ne doit être nullement considéré comme ayant  
été établi par là le fondement du droit régulier  
de la douane du Sund, mais il est pourtant  
certain que ces soins ont contribué à disposer  
les puissances étrangères à le payer, et même  
dans une période aussi critique que celle de  
1814 celles-ci reconnurent qu'il était de leur  
propre intérêt de laisser le Danemark en  
possession invariable de cet ancien droit dont  
il usait d'une manière si libérale, envers tout  
le monde commerçant.

Les traités concernant les droits du Sund  
ne sont peut-être pas ses véritables titres, mais  
on peut s'y rapporter comme à autant de preuves  
qui établissent que les puissances méditernes les  
plus grandes ont reconnu sa légalité —  
pendant plusieurs siècles et seulement tiré  
de s'assurer une certaine modération dans sa  
perception.



Des réglemens d'après lesquels les droits  
du Sund étaient anciennement  
perçus et le sont actuellement.

Quoique l'on sâche, que bien anciennement  
des droits ~~et~~ ont été perçus tant pour les  
navires passant le Sund que pour leurs  
chargement, on manque cependant de  
dates certaines (*hvoræfter denne Told bereg-  
nedes*) aux quelles il était compté. Ce droit  
d'or (*Guld Told*) que l'on fait encore payer  
par les non privilégiés, d'après des documents  
d'une date certaine, existait déjà dans les  
anciens tems, et consistait en un *Nobel*  
ou *Rosenobel* ( ) par navire pour l'entrée  
et un également pour la sortie, mais deux  
lors que le navire était chargé. En outre les  
plus privilégiés devaient payer un droit  
séparé sur certaines marchandises, telles  
que le vin et le sel. Déjà en l'année 1457  
le roi *Christophe de Bavière*, les villes de  
*Campen* et *Lütjken* aussi bien que *Köhl*  
se plaignaient du droit de *Nobel* et du  
droit sur le vin qu'on leur faisait payer  
au Sund, ce qui prétendaient être contraire  
à leur privilèges. (45) L'année 1476 on se  
plaignit à *Lubeck* dans une réunion anse-  
-tique (*hansedag*) de la hausse des droits  
du Sund éprouvée par les six villes vendes,  
lesquelles n'avaient payé au paravant qu'en

( )



(45) *Lactorius II.* p. 404. 405 ou *recessus Hansasce*  
est rapporté.



Nobel par navire, et devaient maintenant  
payer un droit de sel (8<sup>sh</sup> par Last) (1)  
comme les autres, ce qui croyaient être la  
suite des insinuations Hollandaises —  
(Sartorius II. p. 405). Mais ces plaintes  
n'eurent aucune suite. On voit par les  
quittances qu'on délivrait sous le règne de  
Chrétien 2. à la Douane à Elsenour, que  
les droits étaient payés partie en argent  
(Nobles et Gylden d'or du Rhin et argent  
Danois) (1) partie en marchandises (com-  
me vin du Rhin Baysalt &c. n<sup>o</sup> 46).  
Le tarif du Sund le plus ancien qu'on ait  
découvert jusqu'à présent est de l'an 1558  
sous le règne du roi Christian 3. (47) On y  
voit que les navires Nèdes étaient très favorisés  
et que même les navires étaient exempts de droits  
lorsqu'ils étaient munis de lettres competentes  
constatant qu'ils appartenaient à l'endroit  
d'où ils étaient et qu'ils n'avaient aucune  
marchandise étrangère, mais dans le premier  
cas ils devaient payer 1 Rosenobel et 2 Ro-  
senobel lorsqu'ils avaient des marchandises  
étrangères à bord quoique le navire fût recon-  
nu être leur propriété; mais quand cette dernière

(46) Voyez pour exemple d'une semblable quittance  
celle de la Douane d'Elsenour Hans Persson de la St Michel 1518 à la St Michel  
de 1519 dans la collection de Lubm 3. Tom. 1. Liv. <sup>101</sup> p. 185 et  
plusieurs autres (47.)

(47) Il a été imprimé pour la première fois dans  
la traduction danoise du Annals de Krag II  
p. 275-280 d'après un manuscrit in folio que  
l'on possédait à la chancellerie. Ce sont  
proprement deux pièces - acte. (Akts tykter)  
dont l'une a pour titre: Réponse que M.<sup>te</sup>  
Ester Bille & Sander Leyell indignants (quidam titiende)  
pour les droits d'Elsenour; l'autre datée de Copenhague l'an  
1558 devant être transmise aux Sander Leyell et les autres  
de droits (Toldskriveren) pour Mogeusen.

Dans la première lettre citée on se rapporte expressément  
à un vieux registre comme renseignement (tillemind), pour  
prouver qu'il devait payer 30 Alme sur tous les vins qui



12

circonstance ne pouvait pas être prévue  
alors 3 Rosenobles. On payait déjà à cette  
époque sur le vin du Rhin et autres vins le  
vingtième Anne ou le vingtième Penninge (48)  
et lorsqu'il transportaient du Sel alors six  
louis de sel les qui elles ont leur restituant à  
la douane pour 1 Gulden d'or (Guldgylde). Les  
villes du pays bas et les villes anseatiques de  
l'Ouest payaient au contraire dans tous les  
cas 1 Rosenobel lorsque le navire était au-  
dessus de 100 Lasts et sur list, 2 Rosenobels  
lorsqu'il était plus grand; 1 navire de 30 Lasts  
(1) chargé payait un Rosenobel et 1 Gulden  
d'or; 2 rosenobels au-dessus de 30 Lasts jusqu'à  
100 et 3 rosenobels s'il jaugeait plus de 100  
lasts. On payait sur le vin et le Sel un droit  
séparé d'après la même règle établie pour les  
ports de mer Vénées. Un semblable tarif était  
observé avec les autres villes anseatiques.

Pour les navires qui venaient de France  
d'Angleterre de Russie, de Portugal, une  
partie d'autres marchandises, sur les qu'elles

---

passent le Sund, et non pas seulement sur les vins du  
Rhin, ce que les hollandais considéraient comme  
quelque chose de nouveau.

Audit même que quoiqu'on, à l'exception  
des sujets de l'Empereur (*uden Keiserens undersatthen*)  
payant les droits sur leurs chargemens de rotors  
de la Baltique, ils devront à l'avenir en être exempts  
s'ils peuvent montrer des privilèges qui les libèrent.  
Cela a sans doute été occasionné par la plainte  
des (*Nederlenderne*) hollandais l'Empereur Charles  
5 (v. p. 291).

(48) Il est dit à un endroit de cet ouvrage de douane  
que le roi a le choix de prendre ou les droits du vin  
en nature ou en argent (voyez les annales de Xray  
traduction danoise II. p. 278).

(1)



on acquittait des droits sont spécifiées et on fixait en outre comme règle ordinaire qu'il devait être payé le Centième denier (pence) sur la valeur du chargement (149).

On a déjà fait observer plus haut que le roi Christian 3 ainsi que son successeur le roi Frédéric 2 & le roi Christian 4. se considéraient comme autorisés à hausser selon leur volonté, les droits du Sund, soit sur les navigateurs en général soit sur les navires de certains pays ou villes, ou sur certaines marchandises en particulier. Il en résulta des différends, ainsi que des conventions, par les quelles quelques uns furent favorisés préférentiellement à d'autres. Les villes maritimes Vendes, les habitants des pays Bas (50) et les anglais commencèrent de bonne heure à faire partie de ces nations privilégiées. Sous le roi Christian 4 le tarif fut surtout changé généralement. (51)

(49) On peut considérer comme certain qu'il y a <sup>eu</sup> des tarifs de droits plus anciens que ceux qui nous sont parvenus, ce que celui même prouve (*tilkiendegiver*). Il a dû exister un tarif de Christian 2, ce roi ayant organisé les droits d'une nouvelle manière. Mais tous ces actes furent perdus, dit-on, lors de la prise de Cronborg par les Suédois en 1658.

(50) Avant l'aurore (*spærsket*, *lördrag*) de 1544 on a une convention plus ancienne de 1533 que le gouvernement danois conclut avec Marie régente des pays Bas dans laquelle on promet aux habitants des pays Bas le (*Nederländerne*) libre passage par le Sund en laissant toutes fois intacts et invisibles les droits ordinaires de la Couronne (*v. Krag 1.<sup>re</sup> (D.) p. 26.*

(51) Le Cardinal Bentivoglio parle des droits du Sund tels qu'ils étaient en 1612, dans sa relation déjà citée sur le Danemark adressée au Cardinal Borghese neveu du pape Paul 5 d'après les renseignements qu'il avait eu de Van Jaen, noble flamand, qui se trouva en la dite année comme ambassadeur d'Espagne <sup>en 1645</sup> à Paris dans les œuvres de Bentivoglio v. *Calbrecht* - *tion de Hange* par Schlegel 1.<sup>re</sup> partie (*Einl.*) p. 436 I. 2.<sup>e</sup> partie p. 577-580.



en partie par ce que cet tarif lui fournissait <sup>113</sup>  
les ressources que la noblesse lui refusait, et en  
partie par des raisons politiques. Le droit élevé  
par le roi établi sur le salpêtre mécontenta  
surtout les Hollandais, il en fut de même du  
droit additionnel plus moderne le droit d'br  
(Guldtloven) et le droit de marchandises  
(Varetolven) ainsi que des droits de chargement  
(Lustfænge) qui avaient été introduits même  
après le tarif de 1629 (52)

La convention conclue en 1641 avec les hollandais  
fut cause qu'on établit la même année <sup>un tarif</sup> moins  
élevé (53)

(52) Voyez à ce sujet les discussions avec les envoyés  
hollandais surtout à Stade en 1641 dans Stange  
II. p. 1075-1083 dans l'original danois. Après cela  
il fut conclu une convention entre le fils du roi par  
l'intervention de l'archevêque de Brême à Hückstadt  
le 13 Septembre 1641 (v. Antzema Saaken van Stat  
en Pilogh dans le 21.<sup>e</sup> Livre où le traité est inséré  
dans la traduction hollandaise; mais il ne satisfait  
pas les hollandais. Le traité que le roi conclut  
peu après avec l'Empereur Charles 1.<sup>er</sup> pour 5 ans fut  
très avantageux pour les anglais (voyez Stange I. c. p.  
1089-1091 où on le trouve inséré); (mon blev ikke  
desto mindre ei ratificeret af Kongen) mais ne  
fut pas néanmoins ratifié par le roi, à quoi  
l'ambassadeur anglais Thomas Rowe, qui fut employé  
aux négociations, contribua lui-même par son discours  
au parlement.

(53) Celui-ci pouvait être l'ancien tarif de droits lequel  
selon la remarque du Conseiller d'Etat Schow est  
imprimé dans l'appréhension de commerce (Handelspeil)  
pour 166 de Holck p. 282 qui fut employé à l'expédi-  
tion des droits de Hambourg, jusqu'à l'année 1668,  
car alors ils entrèrent dans la Classe des privilégiés  
voyez appendice (Andrang) de Schow p. 3. et dans la  
nouvelle édition 1.<sup>re</sup> partie p. 2.)



à l'occasion de la conclusion du traité de Christianople en 1645 il fut fait un traité, qui depuis lors a servi de règle constante pour la perception des droits non seulement pour les Hollandais, mais encore pour les autres nations privilégiées.

Depuis les plus anciens temps les hollandais (maintenant tous les habitants des pays bas) les Anglais, les Suèdois (après la Toldriched Ohör terminaison de leur exemption de droits 1720) les français ont été compris parmi les nations privilégiées, plus tard les Espagnols, les Portugais, les Russes, les Russiens (après le traité du 17 Juin 1813) les Américains (après le traité du 26 avril 1826 art. 5). Les norwégiens au contraire étaient comptés au nombre des nations non privilégiées depuis la conclusion de la paix de Kiel (14 Jan. 1814) jusqu'au traité de Commerce conclu avec la Suède et la Norvège le 2 Nov. 1826; car quoique ce traité ne fasse pas mention des droits du Sund, le gouvernement danois a cependant à cette occasion ordonné à la douane du Sund de traiter les navigateurs norwégiens d'après les mêmes règles que les marins des nations les plus favorisées. Il est singulier que les navires danois ne furent reconnus comme privilégiés que par une résolution royale du 18 Fév. 1771. Quelque uns d'entre eux, par exemple ceux qui se bornent à la navigation intérieure et les navires de la compagnie Asiatique sont même entièrement exempts de droits. Parmi les navigateurs Européens on ne traite maintenant comme non privilégiés que ceux de Lubeck de Breime de Rostock (54) ou de Oldembourg.

(54) Les nav. Rostockois payent outre le droit d'or (Guldtollen) un droit pour certaines marchandises sur le nom d' "End" ( ) et d'autres sur le nom de "Defension" ( ) (voyez le traité des droits de Thunberg Martensen p. 96-98)



144  
Les nations privilégiées payent les droits d'après  
le tarif de 13 août 1645 (55) autant que celui-ci  
est encore applicable, (men hvad visse angaaer  
efter seerskilt overeenskomst) mais pour ce  
qui concerne

(voir p. ex. le traité avec  
la Russie du 29 Octobre 1782 art. 6) et en  
ce qui concerne les nouvelles marchandises  
non spécifiées dans le tarif, on prélève seulement  
à la douane un pour cent de droit sur la  
valeur des dites marchandises au lieu de  
l'embarquement.

Les nations non privilégiées payent <sup>les</sup> en ce  
moment ~~les~~ les droits d'après le tarif existant,  
mais elles doivent payer sur les marchandises  
non spécifiées dans le tarif (dont le nombre  
par suite de l'établissement de tant de nouvelles  
fabriques est devenu considérable, tandis  
- qu'au contraire plusieurs autres mentionnées  
dans le tarif ne figurent plus dans le com-  
- merce)  $\frac{5}{4}$  p. cent, par conséquent  $\frac{1}{4}$  de plus  
que les nations privilégiées et en outre (hvor til  
endnu kommer) le droit d'or (Guldolden) ou  
1 Rosensble ou sa valeur  $\frac{1}{3}$  sp. pour le  
navire, et de plus  $\frac{1}{4}$  sp. pour droits supplé-  
- mentaires, dont les privilégiés sont exempts.

(55) Ce tarif qui se trouve joint au traité de Christianople  
fut fait originellement en hollandais et imprimé dans  
cette langue à Gravenhag, en 1645. Il fut ensuite  
traduit en allemand, d'après les ordres du roi Chrétien  
4, pour l'instruction de toutes les personnes qui il pouvait  
intéresser. C'est d'après cette traduction allemande  
que M. de Conseiller d'Etat Schou a fait une traduction  
en danois, qui est imprimée dans l'appendice de l'édition  
plus ancienne des statuts, mais dans les deux plus  
récentes elle se trouve dans la 1<sup>re</sup> partie p. 1-10. Dans  
le tarif de la douane de Lund publié par F. Thaarup &  
H. A. Martensen Copenhague 1821 le tarif inséré en  
hollandais à la fin du livre d'après Cornelius Cass.  
Groot Maact Boeck 1658 fol. VI. p. 490.



Les privilèges ont en outre les avantages suivants que les non privilégiés n'ont pas: a) ils jouissent d'un crédit de trois mois pour le payement des droits, en donnant Caution, b) ils peuvent remettre l'expédition de la douane à leur retour, lorsque la tempête ou le mauvais temps rend l'approche du navire dangereuse (Anlöben) c) ils sont exempts de la visite tant du navire que du chargement et admis comme pleinement visités lorsque les certificats et papiers du navire sont trouvés en ordre convenable avec la restriction néanmoins que si on découvrirait de la fraude le gouvernement auquel appartient le navire prendrait les moyens nécessaires pour l'empêcher à l'avenir. 2) et enfin un accès préférable pour une prompt expédition en ce qui concerne le calcul des droits.

8. 18. (voyez p. ex. le traité avec la grande Bretagne 1670. § 12. traité avec le pays bas 15 Juin 1701 § 11, traité avec la Suède 3 Juin 1720 § 9 traité avec la France 23 août 1742 § 9 10. 11. 12 Traité avec la Russie 29 Octobre 1782 § 8-10, Traité avec la Suisse 17 Juin 1818 § 5-7.

On doit distinguer des droits ordinaires le Droit de feu, lequel pour un navire chargé de six Lasts et au dessus est de 4 species mais pour les navires sur lest de la même grandeur ainsi que pour les nav. chargés au dessous de 6 Lasts et de 2 Rbd. 2 species (voyez. traité avec la Hollande 15 Juin 1701 § 31) Cependant le gouvernement hollandais et plusieurs autres ont promis que lorsque de nouveaux fardeaux ou marques (Wartgen) seront établis pour l'utilité des navigateurs, ils contribueront aux dépenses, après qu'on aura arrêté une



convention à cet sujet. (voyez l'ordonnance  
daurise de 24 Nov. 1802 sur droits ordinaire  
defeu. Le gouvernement Suédois reçoit sur  
ces droits defeu d'après le traité du 27 mai 1660  
§ 6, une somme annuelle de 3500 Rbd.<sup>r</sup> en  
compensation de l'obligation dont nous avons  
déjà parlé p. 296, qui'il a contractée d'entretenir  
des fanaux sur la Cote de Scanie et à  
Filsterbac (56)

Nous devons faire mention ici également  
des droits d'écrivain (Skriverpenge) aux  
employés de la douane du Sand, notamment  
½ Rbd.<sup>r</sup> sp. au directeur de la Douane (Told-  
directøren) 1 Rbd. aux 4 administrateurs  
(57) (Toldkammere) en outre (endoridere) ½ Rbd.  
à l'imprimeur du sceau (Selgltrykker) appelé  
maintenant garde sceau (Stempelforvalter)  
et au messager de la Douane (Toldbootsbudet)  
maintenant le cuisinier (Casseren); on paye  
à l'inspecteur de la Douane (Toldinspektøren)  
pour les nav. qui sont soumis à la visite  
1 Rbd.<sup>r</sup> tout en espèces (voyez l'ordre (ordre)  
royale du 18 mai 1686 et l'ordonnance (anord-  
ning) pour les gardes douanes (Toldbetjentene)  
au Sand, qui est jointe (som findes tilføiet) au  
traité de commerce avec les pays bas du  
15 Juin 1701, auquel se réfèrent les traités

(56) Les nav. Suédois payent les droits de tonnage d'après  
le tonnage du navire conformément à la résolution  
royale du 8 Sept. 1729 et à un édit (Skrivelse) du  
collège des chambres (Kammer Collegiet) du 4  
Janvier 1730 (v. l'état susdit p. 95).

Dans les derniers tems on a établi plusieurs  
nouveaux fanaux et les anciens ont été considéra-  
blement améliorés. (derimod)

(57) Ils sont de plus ces collèges de déclarations aux  
Cap.<sup>nes</sup> un compte détaillé (speciel Berægning)  
du montant des droits pour chaque colis de  
marchandise et non un compte en bloc (almin-  
-lig), à moins que le Cap.<sup>e</sup> ne l'exige pour afin  
d'être ainsi expédié plus promptement (v. le  
traité du 15 Juin 1701 § 6, le traité avec la Russie



plus modernes). On ne paye rien de fixe au traducteur (Translatören), excepté quand la traduction des papiers de bord (Skibs papirerne) dans la langue du pays est nécessaire — (voyez les rescrits royaux (Kgl. Resc.) des 22 Novbr. 1727 et 10 Octobre 1729).

On doit également mentionner ici les droits pour les pauvres (Fattigspenge) en partie ordinaires tel que celui de 12 Skillings species pour chaque Last de chaque navire qui passe (duquel cependant les navires danois au-dessous de 5 Lasts et les navires suédois qui ne jaugeant 15 sont exemptés, en partie extraordinaires nommément 1 Rbd. par navire (mais pour les nav. Danois au-dessous de 11 Lasts et les navires suédois au-dessous de 15 Lasts seulement 32 Skillings qui sont payés lorsqu'on demande à être expédié à la douane les dimanches (Toldklareringen) aux jours de fêtes et les jours ouvrables hors des heures ordinaires de douane prescrites par la loi, ou pour une expédition extraordinaire très prompte et en quelques autres cas, où on accorde une exception des formalités ordonnées (58)

---

des 782 § 9. Traité avec la Russie des 1818 § 6). Le prélevement plus élevé des épices (höiere Oppebør = sel af Sportler) est puni comme un délit de charge (Embeds forbydelse) Traité de 15 Juin 1701 § 04. On trouve dans différents rescrits royaux (voyez littér. citée § 14 p. 19-33) plusieurs obligations auxquelles ils sont astreints.

(58) Les marins étrangers participent aussi à cet argent des pauvres comme aussi ces mêmes marins, lorsqu'ils sont dans le besoin indigents (trængende) sont reçus dans l'hôpital des Sund (Sesundske Sygehospital.)



(voyez le traité de 15 Juin 1701 § 5) 45

Pour encourager les Cap.<sup>es</sup> à faire une déclaration exacte il est d'usage depuis fort longtemps de leur accorder une gratification (en douceur) de 4 pour cent sur le montant des droits de la Caisse de la Douane (Told-cassen) sous le nom d'argent de conduction (Föringspenge). Cela est même stipulé dans l'ordonnance qui suit le traité de 15 Juin 1701.

Les droits (Toldafgiftene) sont fixés par l'usage (Utsance) & les traités en espèces Banco, <sup>(en main)</sup> peuvent néanmoins être payés à défaut de espèces de poids ou en d'autres Rigsdaler qui étaient égaux aux Rigsdalers Banco ou en monnaie du pays d'après le change. Il fut surtout introduit de recevoir des couronnes danoises moyennant un certain Agio, qui fut fixé à 12 Skill. par ord.<sup>ce</sup> du 23 Nov. 1737.

Par rescrit du 7 mars 1772 il fut réglé de payer au lieu de espèces Comptans (c'est-à-dire espèces) 1 Rigsbankdaler 18  $\frac{1}{2}$  Skillings — courants même en billets de banque (Banco-sedler). En 1775 lors d'un grand monnayage qui eut lieu en espèces danois du même poids que les espèces Banco le gouvernement Danois décida qu'à l'avenir, à partir de l'année 1776 les droits devraient être payés comme auparavant en espèces ou en courant (i courant) moyennant un agio de 11 steyer, mais sur la représentation des ministres anglais, hollandais & Prussiens, il fut rendu une résolution (qui fut communiquée par une note du Comte Bernstorff aux dits ministres le 28 Fev. 1777) par laquelle on décida qu'on se contenterait de l'ancien Agio de 9 steyer lorsque le paiement serait fait en courant. (59)

(59) Voyez Deux actes authentiques (Aktenskrifter) pour la statistique du Danemark p. 77-103 où l'on trouve les notes ministérielles.



D'après le changement qui eut lieu à l'égard de la monnaie (pengevaesenet) par ord.<sup>ce</sup> du 5 Janv. 1813 les droits devaient de nouveau être payés en argent comptant (rede sølde), mais par un écrit (Skriselse) de la Chambre générale de Douane du 26 mars 1814 il fut permis de payer en espèces Banco des droits avec 2 Rigsbankdaler en billets.

Afin que les droits du Sund soient payés exactement un vaisseau de garde est stationné dans ce passage canal aussi longtemps que la navigation est en pleine force. Chaque bâtiment qui passe le Sund soit en allant soit en revenant paye à ce navire un droit modique (ringe afgift) de 4 Skillings.

Lorsqu'un navire cherche à frauder les droits et est contraint de les acquitter par un coup de canon, le Cap.<sup>ne</sup> doit payer 5 Rbd. comme argent de coup (Skudpenge) à la douane d'Elsenør.

Quoique les droits aient été beaucoup diminués comparativement à ce qu'ils étaient dans les anciens temps et que presque toutes les nations commerçantes soient maintenant placées dans la classe des privilégiés, et enfin les droits n'étant la plus part de fois pas payés argent comptant ainsi que cela devrait être (a) cependant les droits rapportent à peu près autant qu'anciennement, parce que le prix des cargaisons des navires qui passent et le nombre de ceux-ci a augmenté considérablement. Pendant le règne de Frédéric le plus grand nombre des navires passant le Sund annuellement ne a été de 3435 (60) Le nombre des navires avait augmenté jusqu'en 1750 à 4000 à 5000.

(60) Riegel (Riegels K. Frederik den 4<sup>des</sup> Hist.) Histoire du roi Frédéric 4. II. p. 268.



117

En 1770 il s'éleva à 7736. navires. De 1777  
à 1790 le nombre le plus faible fut de 8272  
navires (ce fut en 1789); et le plus grand 11,233.  
En 1792 il monta à 12,114. Dans les années  
de guerre plus modernes le nombre fut très  
variable et ce n'a été qu'en 1796 qu'il  
s'éleva au nombre précédent. Le commerce  
de la Baltique a de nouveau augmenté  
après la paix de Paris et avança entre 10,000  
et 13,000 navires. En 1817 s'élevèrent à plus de  
13,170; ce nombre dépassa 13,000 en 1824.

Le plus grand nombre de ces navires est  
anglais (entre 283,000) ( ) viennent ensuite  
les Prussiens (1300 et au dessus) puis les Suédois  
et les Danois. Les navires hollandais formaient  
le plus grand nombre pendant le cours du  
dix septième siècle et jusqu'au milieu du  
dix huitième. Le produit des droits ne pouvait  
pas même dans les meilleures années diriger  
de Christian 4, être estimé beaucoup au dessus  
de 300,000 species, et même après la paix de  
Bromsebroe (a) il tomba à 70 ou 80,000 Rigs-  
daler (61).

---

(61) Magnus Durel dans sa relation dans la  
collection de Luhm Tom. 2. 2.<sup>e</sup> Liv.<sup>son</sup> l'évalue bien  
de 500,000 à 600,000 Rbd.<sup>r</sup> mais d'autres l'apportent  
encore plus haut tel que de Hayes de Courmevin  
(v. p. 293) tandis que Lord Molesworth la réduit  
de 240,000 à 300,000 Rigsdaler et c'est plus probable,  
parce qu'il a obtenu ces renseignements d'un homme  
bien au fait de tout. Ce qui a rapport aux droits  
(Toldtaxes) (v. la première édition p. 25). Ceci paraît  
être le plus d'accord avec les propres annotations de  
lui au sujet de ce droit dans ses almanas. ( )



Cet état de choses continua ainsi jusqu'à la fin du dix septième siècle, le montant des droits augmenta pendant la guerre avec la Suède et s'éleva à environ 150,000 Rigsbankdaler par ce qu'alors les suédois ne pouvaient pas faire valoir leur exemption des droits.

Après la paix de Frederickborg en 1720 lorsque le commerce anglais dans la Baltique eut pris un plus grand essor le montant des droits augmenta considérablement. Ils s'élevèrent jusqu'à 3 ou 400,000 Rbd. Suédois. L'année 1770 on porte les droits du Sund à 401,000 Rbd. ancien courant. (62) Pendant les années 1787 à 1796 la totalité de ces droits fut annuellement de 578,710 Rbd. ancien courant (63) en 1806 elle fut suivant Vogt de 558,334 Rbd. ancien cour. Maintenant on peut l'évaluer par an à 1 million de Rbd. argent terme moyen, par conséquent 200,000 Rbd. de moins qu'il n'était dans un sens moins favorable à la navigation.

Depuis les temps les plus anciens ce revenu entra dans la caisse particulière du roi jusqu'en 1771 que le roi en ordonna le versement dans la caisse de l'état. En 1816 ce revenu fut transféré à la direction établie le 9 fev. même année pour la dette de l'Etat et le fonds d'amortissement. (Direction for Statsgielden og den Syntens de Fond)

(62) Riigels donne cette somme d'après la communication des profess. Bergers dans l'histoire du roi Christian 5. p. 773. Büsching au contraire dans son magasin Th. 14 page 53 l'évalue un peu plus haut puisqu'il la porte à 450,890 Rbd. anc. courant.

(63) Le terme moyen des trois années 1785, 1786 et 1787 fut plus élevé, puisqu'il fut de 581,779 Rbd. anc. cour. (v. l'édition (Heinzes Wdg. et Förrens Europ. Statistkunde) de (Statistkunde) d'Europe de Förrens II. p. 176).



118

On percevait à Nyeborg les droits sur les nav. qui passaient le grand Belt et à Fredericia sur les navires qui passaient le petit Belt, mais d'après les mêmes réglemens établis pour les droits du Sund. Cette règle (*grundsætning*) fut déjà adoptée dans le traité de 1490 avec l'Angleterre et dans celui de 1560 avec les villes hanséatiques (*hansetæder*) voyez Du Mont V.P.I. p. 67.) Cela est expressément établi par l'ord.<sup>ce</sup> (*placat*) du 7 Juin 1708 et le traité du 3 Juillet 1720 avec la Suède (voyez le traité avec la Prusse du 17 Juin 1818 § 5). Il y a aussi chaque année à Nyeborg un vaisseau de garde stationné pendant le temps de la navigation pour empêcher qu'on ne fraude les droits. En 1806 ils rapportèrent dans ces deux endroits seulement 8,463 Rld. courant (selon l'ég.)

### § 30.

Ouvrages écrits ou littérature sur les droits du Sund.

On trouve dans nos historiens quelques renseignements pour l'histoire des droits du Sund; surtout dans A. Hvitfeldt, N. Krag, Resen & Slange. Luhm fournit à ce sujet plusieurs informations dans la partie de son histoire qui a été imprimée et qui finit à la mort de Valdemar (attardug) (l'histoire de la reine Marguerithe est sous presse) (1). Parmi les historiens étrangers on doit citer particulièrement les écrivains qui ont publié des ouvrages sur la ligne hanséatique et l'on consulte surtout maintenant l'histoire des villes hanséatiques par Lartorius (Lartorius's Geschichte des Hans. Bundes 3 Th. 1802-1808.)

Le premier qui a essayé de donner une esquisse d'histoire sur ce droit est, autant que je puis savoir Lord Mollisworth dans son



Account of Denmark p. 16-26, lequel  
est erroné qu'il est a. Cependant été  
pris pour guide aussi bien par des écrivains  
étrangers comme par les écrivains danois.  
C'est surtout le cas avec l'histoire de  
Danemark par Hollberg dans laquelle  
cet écrivain donne dans la seconde partie  
p. 816-819 et dans la Collation (Skizze)  
18<sup>e</sup> partie p. 194-198 et p. 206-210 plusieurs  
renseignemens tirés de cette histoire de de  
Schytte après aussi Molesworth pour guide  
dans son écrit sur l'histoire de ce droit,  
mais cependant il y a ajouté quelques  
renseignemens statistiques (royes Etat naturel  
et politique du Danemark (Danmarks  
og Norges naturlige og politiske Efterretning  
p. 591-599. Ce qui se trouve dans la  
statistique du Danemark (Danmarks  
Statistik) p. F. Sneedorf p. 161-163, dans le  
guide complet à la statistique de la monarchie  
danoise p. 202-23 (monarkies Statistik) de Thaerup  
dans l'écrit de Mandixen sur les <sup>(monarques)</sup> danoises  
p. 237-239 (Skift om det danske Kammervæsen)  
ou dans Nogt sur les trésors de la monarchie  
danoise p. 121-124 (om det danske monarkies  
Skattevesen) contient quelques faussetés  
(indeholder og adskillige Urigtigheder.)

On trouve quelques renseignements peu  
étendus sur l'origine des droits du Sind dans:  
Beiträge zur Statistik der dänischen Staaten  
in dem letzten siebenjährigen Kriege aus den  
Papieren eines ehemaligen Staatsmanns  
Marquis d'Yves

chargé d'affaires d'Autriche à la cour de  
Danemark, publié après sa mort par son  
Beau-père von Buchwald 1795. 8. Les notes  
déjà citées concernant ce droit et qui en ont été  
sont remarquables.



de celui-ci ainsi que dans verm. Abh.

concerne les privilèges de quelques villes maritimes de Prusse à l'égard des droits du Sund et qui étaient considérables avant le traité de commerce de 1818. Car. Jo. Rehn, historia vedegalis Oresundici Diss. Præside. M. Tant. Upsalæ 1783. 16 p. 4. L'histoire en elle-même est, la plus part du temps, prise du temps de Hollberg et ce que l'auteur a ajouté contient quelques inexactitudes, probablement par ce que le célèbre Tant. n'a pas pris part à cette dissertation.

Le Dr. G. L. Baden est le premier auteur qui a rassemblé avec soin les actes pour l'histoire des droits du Sund depuis les temps les plus anciens jusqu'au traité de Christianople, qui se trouve dans son traité d'histoire de la patrie (Fæderlandets historie) II p. 223-260, lesquelles j'ai cherché à compléter en y ajoutant plusieurs Data. Mais sa déduction (publicistiske) de ce droit n'est point satisfaisante. royes (Sæde Efterr.) renseignements sur les jours 1823 N° 144 p. 704-706.)

Les auteurs qui ont écrit sur les réglemens d'après lesquels les droits du Sund sont perçus sont:

De Marrien tableau des droits et usages de commerce relatifs au passage du Sund à Copenhague 1776.

Cet ouvrage a été traduit en danois avec quelques additions du traducteur A. C. Alstrup Copenhague 1795 et on y a ajouté la même année quelques notes d'un anonyme une seconde édition de la traduction d'Alstrup à Copenh. en 1815.

Joh. Andr. Lesser a fait paraître en allemand une traduction de l'ouvrage danois d'Alstrup, et y a même ajouté quelque chose. Kopenhagen u. Leipzig 1803. 8.



un nouveau tarif corrécté des droits quand  
on passe le Sund par John White Hull 1795; dont  
une nouvelle édition a paru à Copenhague en  
1806.

Dans le livre de taxes (Taxt bog) de Th.  
E. Bartholin Copenhague 1805 on a imprimé  
des droits du Sund p. 326-381 avec des notes.

Le tarif des droits du Sund (den Øresundske -  
Toldrulle) manuel pour les commerçans et  
navigateurs publié par le conseiller d'Etat  
Thaarup et H. A. Martensen, Copenhague  
1821. On trouve au commencement p. 1-5  
quelques renseignements sur l'origine et l'histoire  
des droits du Sund qui est pris dans l'ouvrage  
du D<sup>r</sup> Baden cité ci dessus.

Le tarif des droits est publié en hollandais  
et en Allemand.

### § 31.

Les autres droits de suprématie sur le Sund  
et les Belts appartenant au Roi de Danemarck.

Plusieurs droits considérés anciennement  
comme provenant de l'Empire des rois danois  
sur les détroits, le Sund et les deux Belts, ont  
été dans les derniers temps en partie abandonnés,  
ou en partie modifiés.

C'est ici le lieu de parler du droit déjà mentionné  
- ne d'interdire aux navires de quelque nation  
que ce soit le passage de ces détroits (sawander)  
chevaux même lors que le Danemarck était  
en paix avec cette nation. Ce droit était  
autrefois reconnu à un tel degré qu'après la  
mort de Frédéric 1.<sup>er</sup> les villes anseatiques  
soliciterent la permission de se servir de ce  
passage, et que nommément il devait être  
défendu aux hollandais, leurs rivaux dans le  
commerce de la Baltique (v. p. 289 (64))

(64) C'est en partant de ce principe que le gouver-  
nement Espagnol obtint des négociations avec  
Christian 4. en 1605 et 1640 pour faire interdire ce



50

C'est en vertu de ce droit présumé (*formement*)  
de suprématie que le roi refusa immédiate-  
ment (*smat*) aux étrangers le passage des  
Belts (65) et leur permit de passer par le Sund  
et bientôt après leur accorda de nouveau la  
permission des services de ce passage comme  
un grand privilège (p. 288-305)

Nos rois se considérant comme possesseurs  
du droit d'interdire le passage par le Sund  
aussi complètement que par les Belts  
devaient alors se croire d'autant plus  
autorisés à refuser le passage de certaines  
marchandises. Ainsi l'on voit que Christian  
prohiba, et probablement Frédéric 2 en avait  
agi de même, le passage de munitions de  
guerre par le Sund, tant que les gouvernements  
auxquels appartenaient les (*uden at ved* -  
=*kommende Regiering, forud havde*) navires  
n'en auraient pas sollicité auparavant  
une permission spéciale. Le Suédois même  
qui à cette occasion avaient fait quelques  
mouvements, cédèrent peu après car par  
la convention de l'année 1624 il fut arrêté  
qu'on continuerait d'agir à ce sujet, d'après  
l'usage admis anciennement. Le Danemark  
se réfira à cette convention, lorsqu'en 1641 et  
1642 le gouvernement Suédois voulut exiger  
le libre passage pour des canons et autres  
munitions de guerre (Slange II p. 1092 et 1131).

---

passage aux hollandais, moyennant un dédom-  
agement au roi pour la perte que lui causerait  
cette interdiction (voyez Slange I. p. 222-223  
voyez. traduction de Ahlégel et la note I 2<sup>e</sup> partie  
p. 287 et II. p. 1033.

(65) Le roi Christian I. se plaignit au roi Casimir  
de Pologne de ce que ses sujets négligeant l'endroit  
qui était le vrai lieu de passage (*rette Fild*) et  
passaient par le Belt. Ce quel passage était  
cependant interdit à tous les étrangers depuis l'édit  
de Arild. (Chronique de Hvitfeld II. 896.)



Les hollandais au contraire, qui croyaient  
être traités plus sévèrement que d'autre  
portèrent plus tard des plaintes à ce sujet  
à l'instigation secrète du gouvernement  
espagnol (66) surtout lorsqu'en 1637 le salpêtre  
dont ils faisaient grand commerce fut  
surchargé d'un droit de 1/4 Rbd<sup>r</sup> court.  
chaque tonne (67) le roi regardant ce comme  
comme une manière d'éluder la prohibition  
passage de la poudre à canon, mais cette affaire  
eut aucune suite. Dans l'article 13 des traités

---

Lorsqu'il est dit dans la Chronique de Resens, que  
le roi Frédéric 2 par sa lettre de liberté (*Freihöflichkeit*) de 1561  
a accordé aux Lubuskois la permission de passer le Belt  
moyennant un péage (*Toll* *ordellegelse*) il ajoute  
l'avis important (*merckelike* *Elterretning*) que les  
Lubuskois ne purent obtenir cette faveur du roi Christian  
3 Resens, Chronique de Frédéric 2 p. 35).

(66) Mais comme en attendant le gouvernement  
espagnol chercha à obtenir à la même époque  
l'autorisation de faire passer des canons par le Sund  
ce qui démontre qu'il n'existait aucune partialité  
(Slange II. p. 764).

(67) Histoire de Christian 4 par Slange vol. 2. p. 955  
957, ainsi que l'histoire de Danemark par Holst  
2<sup>me</sup> partie p. 818 et l'écrit compilé (*samlide Skildring*)  
que Slange donne sur le véritable sens, *sammenhang*  
de la chose on ne peut que juger que la plainte  
des Hollandais contre les sentimens hostiles qui ils  
supposaient à leur égard n'était pas bien fondée



57

déjà mentionné conclu avec l'Angleterre en 1641 mais qui ne fut cependant pas ratifié par les Anglois, le roi se réserva la faculté de hausser et baisser à la volonté les droits sur les canons et autres munitions de guerre à leur passage par le Sund, mais cependant de laisser passer exempts de droits, tout ce qui appartiendrait au roi d'Angleterre même, pourvu qu'on en fournit la preuve. Il fut, au contraire, expressément permis aux Suédois par le traité de Bromsebroe avec la Suède de 1645 art. 2 de passer le Sund et les Belts avec des munitions de guerre. Le traité de Christianopol avec la Hollande de la même date porte que toutes les marchandises sans exception pouvaient passer le Sund (ce qui est dit également dans le traité de 4 Juin 1701 art. 12) hormis celles appartenant aux ennemis du roi qui devaient être considérées comme contrebande de guerre. C'est conformément à ces traités que ceux qui ont été conclus depuis ont été faits, et qu'on doit par conséquent y considérer comme mentionnée cette prétention de pouvoir interdire le passage des munitions de guerre par le Sund.

Le roi s'étaient aussi anciennement considéré comme en droit d'empêcher que des vaisseaux de guerre ou des navires de guerre, ou des navires chargés d'hommes armés, passassent ses détroits. Ce fut par ce motif qu'en 1621 Christian 4 refusa au gouvernement Polonois la permission de faire passer par le Sund des troupes qu'il avait fait lever en Angleterre (68). Le roi accorda à la Suède par le traité de Bromsebroe art. 13 le droit de faire

---

(68) Voyez l'histoire de la branche d'Oldembourg II p. 103 dans une note où cette date est éclaircie par un extrait pris de l'Almanach royal pour la dite année.



passer des gens de guerre par le Sund, mais au delà de 1200 hommes à la fois, et ce dessein devait même être notifié 3 semaines avant. Cette clause a été renouvelée à la paix de Copenhague en 1660 art. 8.

Quant au passage de navires de guerre étrangers par le Sund, le traité de Brunsbroeck affixé, qui il ne doit pas passer à la fois, plus de cinq navires de guerre suédois; mais si une flotte de guerre plus nombreuse devait passer le Sund ce dessein doit être notifié trois semaines avant. Cette clause a été renouvelée dans le traité de paix de Copenhague art. 8. Dans le traité avec la grande Bretagne, la Hollande et la France le nombre des navires de guerre qui peuvent passer par les détroits du royaume (*Rigets Strömme*) est limité à six sans notification préalable (voyez les traités avec l'Angleterre de 1670 § 30, avec la Hollande de 15 Juin 1701 § 19, avec la France du 23 Août 1711).

Le principal but de ces dispositions est de rassurer le plus possible le gouvernement danois contre une invasion à l'improviste, mais l'expérience a démontré qu'elles n'étaient nullement satisfaisantes pour l'atteindre.

Les rois de Danemark en vertu de leur suprématie sur les détroits ou courants (*Strömme*) se sont en outre attribué le droit de se faire payer sur le chargement d'un navire certains marchandises dont le gouvernement pouvait avoir besoin, moyennant un prix modique qui était déduit du montant des droits. Il était surtout exercé au sujet du vin et du sel, dont il est parlé déjà plus haut.

Le roi Christian IV étendit plus loin ce droit de préemption (*Forkjøbsret*) car il pouvait acheter même des cargaisons entières pour le prix auquel le Capitaine les avait déclarées à la douane, ce qui est connu particulièrement sous le nom de droit de souveraineté, et dont le but était surtout d'empêcher la fraude de droits; mais l'exécution



de ce droit donnant lieu à beaucoup de plaintes, il a été, depuis la conclusion du traité de Christianopol rarement ou presque jamais exercé.

Le droit de mettre arrêt sur les navires qui passent le Sund et les Belts pour s'en servir dans une guerre qui se déclarait était régulièrement exercé autrefois, par ce que les nav. marchands alors ordinairement armés pouvaient être aisément changés en vaisseaux de guerre, d'après les arrangements de la marine militaire de ces tems.

C'est ainsi que Hvitfeldt rapporte que sur les 200 navires hollandais lesquels en l'année 1511 s'étaient peu à peu réunis dans le Sund le roi Jean (Hans) suivant l'ancien usage de ce royaume en prit plusieurs à son service pour les employer dans la guerre qu'il soutenait alors contre les Lubekois (69). Le roi Christian II exerça le même droit à l'égard des navires neutres qui passaient le Sund, lorsqu'il voulut faire valoir son droit sur la Suède.

Comme une sorte de dédommagement de l'usage forcé d'un semblable droit il donna de l'argent à quelques Cap<sup>es</sup> et en exempta d'autres soit à jamais, soit <sup>pour un certain tems</sup> de payer des droits.

(69) Voyez la Chronique de Hvitfeldt II. p. 1080. Lorsque Hvitfeldt à cet endroit ajoute: "Puisque ce moyen est employé en d'autres endroits, tels qu'en Espagne, en Angleterre, qu'en cas de besoin on y soit des navires étrangers," il n'a pas remarqué la différence importante qui existe entre mettre arrêt sur les navires qui se trouvent dans les ports du pays pour s'en servir dans une guerre survenante, et le droit qui s'attribue aux rois du Danemark de retenir les navires, qui passent le Sund, ce qui peut seulement s'expliquer par le droit de suprématie que les rois du Danemark exerçaient, et en conséquence duquel ce passage était considéré comme une possession danoise et non comme commune à toutes les nations. On en voit un exemple remarquable dans Petri Sami Roskfontani c. a. d. Joh. Swanningii Chronicon del'année 1510 où l'on dit, que le roi Hans (Jean) retenait des navires Anglais, Ecossois & Français qui voulaient passer le Sund pour se rendre à Danzig secundum antiquissimum regni privilegium, afin de s'en servir ainsi que des équipages contre ses ennemis, après les avoir fait décharger les cargaisons moyennant un



à la douane du Sund en passant ce détroit.  
Christian 3 exerça ce droit plusieurs fois pendant  
la guerre du Comte (i) Grevens Feide surtout  
contre les navires anglais et hollandais. Le  
traité de Spire de 1544 reconnaît ce droit des  
rois de Danemark lorsqu'il stipule que l'en  
dorenavant ne doit s'en servir qu'en cas de  
besoin. Déjà quelques temps avant le roi Jan  
s'était dessaisi (fraskrevet) en faveur des  
villes anseïtiques (voyez la ~~chronique~~ chronique des villes  
anseïtiques de Villebrandt 2<sup>me</sup> partie p. 120.)

Durée les navires de guerre ont le libre passage  
par le Sund et sont exempts de tout péage à  
moins qu'ils ne soient employés comme navires  
marchands, dans le quel cas cette exemption  
naturellement cesse d'exister.

Les vaisseaux de guerre sont obligés à leur  
passage de saluer la forteresse de Kronbourg  
de pleine décharge, (Feld Lösen) et le salut leur  
est rendu.

un droit modique payé au Cap.<sup>me</sup> et le rembourse-  
ment de la valeur du navire dans le cas qu'il fût  
pris par l'ennemi ou lût perdu dans une semblable  
expédition.

(70) Hirtfeld II p. 1140 et les lettres du roi Christian  
dans les collections plus anciennes (alde samlinger)  
de Luhm 2<sup>e</sup> vol. p. 173-177.

( )



Quelques vaisseaux de guerre sont même obligés d'amener leur grand leur grand perroquet pendant le passage (under forbiseglingen) ( ) selon la coutume ou quelques textes de traités ou la coutume de Bromsebroe 1645 (art 45) Dans le traité avec la Suède de 27 mai 1660 § 7 il est arrêté au contraire que les vaisseaux de guerre suédois qu'il y en ait seulement un ou qu'il y en ait plusieurs, devraient, lorsqu'ils passaient le Sund devant le château de Cronbourg saluer avec une salve suédoise, et être honorés par une salve danoise de la forteresse. Il est stipulé dans le traité avec la Russie de 30 Octobr. et 10 Nov. 1731 § 7, qu'on ne pourra aucunement exiger que les pavillons, flamme ou perroquet des navires de guerre soient amenés et que le contre salut de la forteresse sera d'autant de coups de canons que celui qui a d'abord été donné par les vaisseaux. Mais once qui concerne les navires marchands (Coffardie = Skibe), il est établi que ceux-ci sont obligés d'amener leur perroquet et leur hune (Tor og Mærseil) et si cela n'est pas fait par la faute du Capitaine, celui-ci ne doit pas être arrêté, mais il doit être puni d'une manière exemplaire par les autorités dont il dépend, après que réparation a été faite. (naar saadant godtgiöres) (§ 8).

Les navires marchands sont obligés de faire cet honneur à la forteresse qu'ils viennent du Nord ou du Sud et de tenir leurs voiles baissées (holde deres Seil nedströgne) pendant cinq minutes. Les navires qui portent des perroquets (Bromseil) déployés (flyvende) ou linés (staaende), doivent amener ces voiles, lesquelles devront alors se baisser sur le bord (falde heelte paa Rand) quand aux navires qui ont seulement un perroquet la voile de perroquet, aussi bien que la voile (Tor Mærseilet), mais s'ils n'ont point de perroquet alors les deux voiles de hune sont (begge Mærseil) sont amenées à un mat (stang)



Les navires qui ont seulement l'éperroquer  
(Topsel) doivent la faire tomber entièrement.

Navires

Les navires qui n'ont point de sembla-  
bles ou dont toutes les voiles sont déchirées  
(alle reve i seilene) sont exemptés d'amener les  
voiles. Lorsque le tems ou les courants sont  
très mauvais (Naukeligt) les navires qui  
passent le Sund sont exemptés de donner cette  
marque d'honneur par un signal de la forteresse  
ou du vaisseau de garde.

Si le navire obligé à rendre cet honneur  
ne le rend pas, on le rappelle à l'ordre par  
un coup de canon, d'abord (fremfor)  
ensuite (agter) (<sup>et enfin (midten)</sup>) (voyez Soe Krigsartikels brochure  
lettre d'article de mer § 848 p. 2<sup>7/8</sup>)

Dans ce cas le Capitaine (Skibsföreren) ou à sa  
place le pilote (Styrmanden) avec deux hommes  
de l'équipage du navire sont obligés de se rendre  
à terre pour donner des explications sur les motifs  
qui les ont empêchés d'amener les voiles enten-  
convenable d'après la manière ordonnée, laquelle  
déclaration doit pouvoir être affirmée par  
serment. En prêtant serment lorsque'il est  
exigé, les parties intéressées sont dispensées de payer  
(3 Rbd. court.) pour chaque coup, mais si elle ne  
le prétend pas, cette somme devra être payée.

Si le capitaine (und seiler) est sous voile, mais  
que l'on découvre, ou le Capitaine et le navire  
sont allés, alors on exige les amendes qu'il doit  
de celui qui l'expédie (som Clarer) à la douane  
(voyez (Reglementet om Stygmønt i Sundet) le  
reglement sur l' - - - - - au Sund des 3  
avril 1756, qui est copié à la fin de la lettre des  
articles de guerre sur mer) (Soe Krigsartikels - Bro)

Le Danemark est la puissance maritime la plus  
ancienne dans la mer Baltique. La Suède n'obtient  
rang parmi les Puissances maritimes que sous la  
Loi



54

dynastie de l'asa (71) La Russie ne devint  
une puissance maritime qu'après avoir conquis  
au commencement du siècle passé la

(Ingermandland), Livonie, Estonie sur la  
Suède. Quoiqu'il y ait plusieurs états dans la  
Baltique qui font un commerce assez considérable,  
ces trois puissances maritimes ont cependant  
un droit exclusif d'amirauté (*inöfverhöfvet*  
*admiralitetsrät*) dans ce parage. Le roi  
de Danemark en a surtout veillé d'une  
manière particulière à ce qu'aucune puis-  
sance ne s'arrogeât un droit incompétent  
d'armement (*vædningrät*) dans cette mer.  
Lorsque l'Empereur Ferdinand II conçut le  
projet de rendre le Mecklembourg puissance  
maritime (*vad Besættelse af det*  
*mecklemborgske...*) et de l'organiser une  
à l'aide des villes anseatiques, il éprouva  
une forte résistance de la part de Christian  
IV. (72) De même le roi Frédéric II fit  
conduire à Copenhague en 1576, quatre  
navires de guerre d'anticoi qui avaient  
été équipés par l'ordre du roi de Pologne  
Sigismond Auguste, parce que le roi ne  
voulait pas permettre qu'une autre  
puissance s'arrogeât le droit d'amirauté  
dans la Baltique; De même aussi le roi

(71) C'est pourquoy lors du soulèvement d'Ingerman-  
dland sous le roi Jean (Sten) et sous le roi Christian, il  
n'y eut aucune bataille navale avec eux, car  
Stockholm ne put être bloqué: les Lubecoïen  
devaient fournir les Suédois de provisions, et de  
munitions de guerre (*Krigsforöndheder*). Leur  
commerce était même si réduit qu'ils ne  
passaient pas facilement le Sund. En  
conséquence de ce Rehn déjà cité dans son Hist.  
vect. galie Oresundici p. 6: Ante Gustavi primi  
tempus illud fretum (sc. Oresundicum) non  
navigasse Svecos, neque aliam quandam, præter  
Germanicam gentem in portibus nostris commercia  
caeruisse, statim cognitum.

(72) D. du Maurer Diss. super vetere Austriacorum  
proposito occupandi maris Baltici. Parisii  
1744. 4.



Christian IV ne voulut pas non plus  
permettre qu'en 1638 le roi Uladislas  
percevoir un nouveau droit à Dantzick ou  
à Pillau, et en assurant la perception au  
moyen de vaisseaux de guerre (*afudlagte*  
*krigsskibe*) dont quelques vaisseaux de  
guerre danois envoyés sur les lieux s'emparèrent  
à la fin de la même année; à la demande  
du roi Uladislas les navires furent  
néanmoins relâchés (73); mais le  
droit cessa néanmoins d'être perçu, et la  
marine polonaise disparut après qu'on  
eût publié de part et d'autre quelques  
écrits sur la domination de la Baltique  
(74) Par la même raison le roi chercha  
à plusieurs reprises à empêcher l'érection  
du fort élevé par le chédoir à Varnemünde  
et l'établissement d'un nouveau droit, mais  
ce fut sans succès parce qu'il ne voulut pas  
employer la force ouverte (75).

L'électeur de Brandebourg Frédéric  
Guillaume ayant conçu dans son temps  
plus modernes le projet de se créer une  
puissance maritime dans la Baltique

(73) Voyez sur tout cela Slange, Histoire de  
Christian IV II p. 883-888. Slange assure  
p. 884 « qu'aussi bien des rois de Pologne  
antérieurs à Uladislas, comme celui-ci avaient  
cédé la suprématie sur le dit détroit. Sans en  
dire un mot de contradiction, chaque fois que le roi  
n'en était expliqué soit par écrit, soit dans ses  
conversations avec les Ambassadeurs polonais  
qu'il lui envoyait, que l'empire sur le Sund  
appartenait au royaume de Danemark. Cela  
fut signifié souvent que chaque fois que le roi  
ou son père avaient demandé le passage fran-  
che droit par le Sund pour des navires armés,  
il ne leur fut jamais accordé, que sous la  
condition de ne causer aucun trouble et de ne  
commettre aucune insulte dans la Baltique  
et que le commerce dans cette mer ne serait  
interrompu d'aucune manière. »

(74) On peut voir à ce sujet : *Tractatus*  
(*Christophori à Lippe*) *mare balticum. i. e.*  
*historica deductio utriusque Daniæ ac*  
*Poloniæ prædictum mare de possessione tractatur*  
et agnoscit s. l. 1638. 4. . Il a paru contre cet  
ouvrage : *Anti-mare Balticum, seu recapitulatio*  
*tractatus cui titulus : mare Balticum* &c. codem

(75) Slange I. c. II p. 923-925.



55

le roi Christian V, malgré les relations  
qui existaient à cette époque entre la cour de  
Danemark et celle de Brandebourg, ne  
suiyait pas de s'y opposer fortement en  
1685 et l'année suivante, avec l'assistance  
de la Suède, il parvint à faire abandonner  
le projet. (76)

Ces trois puissances de la Baltique pour  
éviter des discussions relativement à la  
propriété de la mer (soit territorial) et au  
salut dans ces parages, ou lorsque des  
vaisseaux de guerre s'y rencontrent, ont  
régulé tous ces objets de la manière la  
plus simple. Le traité conclu avec la  
Russie les 30 octobre et 10 novembre  
1731 établit que le long des côtes du  
Jutland (Jylland) jusqu'à la rivière de  
Veser, ainsi qu'en se rendant par le  
Cattegat (Kattegat) dans la Baltique  
jusqu'à la côte en deca de Bornholm, en  
vue de cette île, comme aussi le long des  
côtes des îles de Selande (Sjælland), Moen,  
Falster, Lauenland et Femern, jusqu'au  
fleuve de Trave, qui sépare le Holstein du  
Mecklembourg, toute cette partie étant  
reconnue comme territoire maritime du  
Danemark, les vaisseaux de guerre russes  
devront saluer les premiers les vaisseaux  
danois, comme aussi lorsqu'ils passent  
près des forteresses danoises, châteaux ou  
batteries de mer, ou mouillures devant eux.  
Tandis qu'il est établi qu'aucun salut ne  
doit être fait d'aucun côté depuis la

---

(76) Voyez l'écrit rédigé par Holberg xx pp.  
403-405, l'Histoire de Christian V. par  
Riigel pp. 497. Ins. publ. manusc. de A. Hoyer  
ou dans l'édition imprimée de Bredsdorf.



la hauteur du fleuve de Erave et depuis la  
hauteur des ouvrages occidentaux (Vestværk)  
de Bornholm jusqu'à la côte de la Livonie  
(Lifland) et de l'Esthonie (Esthland) et la  
mer de Finlande (Finske hav); (voyez  
les articles 5, 6 et 7 du traité dans l'appendice  
au manifeste du roi Frédéric V  
(i Anbødet til K. Fred. den 5<sup>te</sup> krigsartikel)  
Brev) voyez (jofr) et le titre 74 1853-870 de  
ce traité où l'on renouvelle l'observation du  
traité (hvør og Eractaternes Efterlevelse  
indskrives).

Quoique le Danemark ne jouisse point  
actuellement d'un empire universel sur  
la Baltique, comme autrefois, il a  
cependant un grand avantage sur les  
autres puissances maritimes de cette mer,  
en ce qu'il en possède la clef. (77).

Le gouvernement danois s'en considère  
dans tous les tems comme obligé de  
tenir la Baltique libre non seulement  
de voleurs, mais aussi de pirates, et  
par ce motif il a quelquefois protégé les  
commerçants étrangers avec des vaisseaux  
de guerre. On en a des exemples de tous  
les tems les plus reculés. C'était  
surtout le devoir du Jarl des Mer (Derne  
Jarl) (Eidana Jarl) ( ) de veiller à la  
sûreté publique dans cette mer. Ce fut  
aussi le soin du roi Canut le Saint (Knut  
den helliges) de délivrer cette mer renommée  
pour des pirates. Le pillage qu'y faisaient

(77) La Cour de Russie reconnaît même cette  
prérogative dans son mémoire contre les Français  
lorsque ceux-ci s'étaient mis en mouvement par ce  
qu'une escadre russe, à l'ouasion des différends avec la  
Porte, ayant paru dans la méditerranée en soutenant  
que cette mer n'était point fermée comme la Baltique,  
puisque le détroit de Gibraltar ne pouvait être fermé  
comme le Sund, et que plusieurs nations avaient eu  
droit égal à la méditerranée (voyez Polit. Journ.  
Jul. 1783/p. 684.)



56  
les Vitalianer (Vitalianer) (1) fut arrêté  
surtout par la force de la marine danoise.  
Le roi Chrétien 1. ne souffrit pas les pirateries,  
que le roi Eric de Poméranie continuait  
à autoriser de Gullande (Gulland) et ce fut  
pour les arrêter que la prise de cette Ile était  
importante pour lui. Le roi Jean (Hans)  
faisait attendre (oppobier) les navires neutres  
dans le Sund jusqu'à ce qu'il put les pro-  
teger suffisamment jusqu'à leur lieu de  
destination avec les vaisseaux de guerre  
contre les pirates Lubeckois. (78) C'est surtout  
par les efforts du gouvernement danois  
qu'il fut mis un terme aux pirateries que  
Sören Norbye exerçait au nom du roi  
Christian 2. Le roi Frédéric 2 montra le  
plus grand empressement pour mainte-  
- nir la sûreté du Sund, lorsque les Suédois  
mettaient des entraves à la navigation  
pour Narva, ou des pirates (Frislyttare) —  
parcouraient la Baltique (79).

(1)

(78) Voyez l'histoire de la branche d'Oldenbourg  
par Schlegel I. p. 77.

(79) Voyez Resens Chronique de Frédéric 2 p. 77. On  
voit par le manifeste de guerre danois contre le  
roi Eric 14, que c'était là un des motifs de la  
déclaration de guerre (ib. p. 90) voyez I. c. p. 283. 287.  
301. Le roi Frédéric 2 s'appuya là dessus dans la  
réponse qu'il fit aux ambassadeurs du roi Philippe 3  
qui se plaignaient de l'élévation des droits du Sund en  
l'année 1562, par suite de quoi leur plainte fut considérée  
comme incompétente, lorsqu'il accordait aux sujets du  
roi des pays Bas (les Néerlandais) le libre passage aller &  
retour dans ses détroits. (Resens p. 73)



Aucun roi ne fut plus soigneux à empêcher  
des troubles de cette espèce que le roi Christian.  
Il équipa souvent pendant la guerre de  
trente ans des flottes de guerre seulement  
dans le but de tenir la Baltique libre,  
ce qui lui réussit à un tel point que pendant  
la durée de cette guerre la navigation se  
poursuivait avec la même tranquillité,  
que si l'on avait été en pleine paix (80)

Nos rois n'ont pas moins veillé depuis  
l'établissement de la souveraineté, sur  
ce que la paix ne fut pas troublée dans la  
Baltique, comme aussi d'un autre côté  
ils ont profité quelques fois de leur Empire  
sur le Sund pour donner de la force à leurs  
représentations pour empêcher que les  
droits de commerce neutres du Danemarck  
ne fussent point lésés dans les guerres  
maritimes européennes. Le roi Frédéric  
3 fit relâcher des navires anglais pour obtenir  
les opérations qui lui étaient dues par suite  
d'insulte et ce fut de cette même manière  
que Christian 5 obtint des hollandais la  
restitution de beaucoup de navires dan-  
nois destinés pour des ports Français, dont ils  
s'étaient emparés.

Ce que le roi Christian 7 a fait pour  
assurer d'une garantie complète la  
garantie du commerce dans la Baltique  
est encore présent à la mémoire la déci-  
sion de ce roi pendant la guerre  
d'Amérique en mai 1780, il est dit, que  
la Baltique était sans aucun doute par  
supposition une mer close que par conséquent  
on ne pouvait permettre dans cette

---

(80) voyez l'histoire de Christian 1<sup>er</sup> en plusieurs  
endroits.



57

mer l'entrée des navires armés de nations  
belligérentes pour y exercer des hostilités, que  
les deux autres cours du Nord, adoptaient  
un système semblable, qui était d'écarter  
plus juste et naturel, que toutes les puis-  
sances, dont le territoire entoure la Baltique,  
pourraient d'une parfaite tranquillité."  
A la suite se trouvait la réponse du ministre  
d'Etat Français Vergennes datée de Versailles  
le 25 mai 1780, ou l'on lit: "que S. M. le  
roi Chrétienne qui déjà avait montré  
combien elle approuvait respectait (ajoute)  
la souveraineté des puissances de la Baltique,  
et que celle-ci ayant adopté le système  
de Neutralité, elle considérerait alors cette  
mer (la Baltique) comme chose du  
consentement de ces puissances (S. M. le  
roi) regardé cette mer comme fermée de  
l'avis de ces souverains (82). Le roi voulait  
en conséquence donner des ordres pour qu'aucun  
navire français n'exercat aucune hostilité

---

(81) Voyez les négociations entre le Danemark  
et la Suède pour la protection des droits du commerce  
des neutres dans les années 1690 à 1693 communi-  
quées par le gentilhomme de la Chambre A. C.  
Reedtz dans les mémoires de la Société de Litté-  
rature Scandinave (Skand. Litteratur. Selsk.  
Sk.) 21 Tom. p. 132.

(82) Voyez aussi la note danoise et la note  
Française dans la langue originale dans Recueil  
des traités de Clausen p. 138 et 139.



du côté du côté du Sud" (83) Dans la convention conclue à Copenhague le 14 août 1780 entre le Danemark et la Russie, dans laquelle la Suède entra les 21 Juillet et 1.<sup>er</sup> août de la même année, et dans le traité de la Suède avec la Russie le quel le Danemark accepta peu après par une déclaration séparée, on trouve mentionné le même motif d'ornement commun pour valloir sur la liberté du commerce dans la Baltique et pour ne permettre aucunement que des navires armés ou corsaires de nations en guerre l'interrompent. Cette déclaration étant appuyée par une flotte de guerre considérable de trois puissances, le but eut par conséquent complètement atteint.

Pendant la guerre qui suivit la révolution de France, il fut de nouveau conclu une convention entre le Danemark et la Suède le 27 mars 1793 pour assurer la tranquillité du Commerce. Il y est dit, que comme la Baltique a toujours été considérée comme une mer fermée et inaccessible pour les autres Nations en état de guerre, elle est de nouveau considérée comme telle par les parties contractantes, qui ont promis d'y maintenir la plus grande tranquillité (84). Quoique la Russie par de raisons politiques ne se soit point jointe à cette union on mit cependant certain bornes aux captures de navires neutres alors si fréquentes.

---

(83) ib. p. 161.

(84) Voyez le recueil des traités de Clausen p. 341. La Baltique devant toujours être regardée comme une mer fermée et inaccessible à des vaisseaux armés en guerre éloignés, et encore déclarée telle par les parties contractantes, décidées à en préserver la tranquillité la plus parfaite.



La puissance qu'avait atteint le pavillon  
britannique depuis 1807 pendant la guerre  
put bien empêcher le Danemark de  
protéger comme auparavant la liberté  
du commerce dans ces parages, mais  
ne lui ôta pour cela son droit régal (a)

Note

(a) On trouve également sur la supré-  
matie du Roi de Danemark sur la  
Baltique outre les ouvrages de controverse  
(Stridsskrifter) déjà cités dans la note  
p. 331. 332, différents renseignements dans  
l'histoire du Danemark de Hollberg  
ainsi que dans le traité de Baden sur les  
droits du Sund.

L'ouvrage composé par un Rostorckois  
Christianus Matthei Knesebeck: Christianus  
V. maris Baltici Dominus sive imperium  
maris Baltici soli regi Danie vindic-  
-atum 1698 lequel d'après l'abrégé de  
l'histoire du Danemark par Höier p. 278  
devrait se trouver en manuscrit dans la  
Bibliothèque royale, ainsi que chez la  
sœur de l'auteur au Couvent de Ribnitz  
dans le Mecklembourg, n'a jamais  
pu être retrouvé dans la bibliothèque  
royale, ainsi que cela résulte de la  
communication de feu Gram (voyez  
l'écrit de Gram du 4 mars 1747 dans la  
nouvelle collection pour l'histoire du  
Danemark par Lubow, tome 4, 3<sup>me</sup> et 4<sup>me</sup>  
partie p. 104-106. Je suppose que l'origine  
de cet ouvrage doit être attribuée aux efforts  
que fit l'électeur de Brandebourg  
(Chr. Brandebourg) pour devenir puissance  
maritime dans la Baltique.

Dans le susdit écrit de Gram on  
cite un ouvrage de feu le Conseiller de Justice



Lohmann (dans les Archives de la  
Chancellerie allemande à Copenhague  
et plus tard à Gottorp) sur l'honneur  
du pavillon neutre & des saluts de mer  
qui n'a pas même été fini en manuscrit,  
mais qui d'après l'intention de l'auteur  
devait aussi traiter du droit de supré-  
= matie du gouvernement danois dans  
le Sund.

On trouve quelques indices dans plusieurs  
écrivains tels que Burgus: De Dominio  
reipublice Genuensis in mari Ligustico  
libri duo, Roma et Bononia 1641, et  
Genua 1643, 12 lib. 1. c. 17; F.

Slyman, De jure maritimo Grypsvici  
1652; Schneider, Theatrum praetensionum  
(ved Glasen)

N° (6) Nous parlerons de l'étendue des droits  
du Danemark sur la mer du Nord, lorsque  
nous traiterons de l'étendue du territoire  
maritime autour de l'Islande.





